Anno VI - N. 1

2 Gennaio 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Gennaio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 1. (C.).

Servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e giornali col tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci della ferrovia Monza-Molteno.

(Vedi Ordini di Servizio N. 394-1911).

A datare dal 1° gennaio 1913, il servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e dei giornali, è esteso al tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci della ferrovia Monza-Molteno, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 394-1911.

VIAGGIATORI A TARIFFA ORDINARIA. — I prezzi dei biglietti in servizio cumulativo risultano dal prospetto « allegato *A* ».

BAGAGLI A TARIFFA ORDINARIA E CANI. — Le quote da applicarsi per il percorso della ferrovia Monza-Molteno sono indicate nel prospetto « allegato *B* ».

CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI. — I prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Monza-Molteno, risultano dal prospetto « allegato *C* ».

GIORNALI. — Il servizio cumulativo col tronco Renate Veduggio-Romanò Fornaci, per il trasporto dei giornali, è ammesso con tutte le stazioni dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e con quelle delle Ferrovie Secondarie indicate al punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 394-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 2. (C.).

Nuova istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 294-1908).

L'*Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero*, edita il 10 ottobre 1901, date le innovazioni introdotte nei servizi internazionali, viene sostituita da una nuova « *Istruzione* » che andrà in vigore col 1° gennaio 1913 e che verrà distribuita a cura dell'Ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti.

Tale nuova *Istruzione*, al corrente con tutte le disposizioni in vigore per i trasporti merci in servizio internazionale, contiene le diverse materie suddivise, disposte ed illustrate in modo da renderne agevole e proficua la consultazione.

Alle stazioni ed ai transiti si fa viva raccomandazione di prenderne subito conoscenza, tenendo particolarmente presenti i sottoindicati articoli più importanti e nei quali si verifica un maggior numero di di varianti e di disposizioni nuove in confronto della vecchia *Istruzione*:

Capo II: Art. 4 — Indicazioni della lettera di vettura.
» » » 6, 7 ed 8 — Fogli di via e di spedizione, quantità e modo di compilazione.

Capo III: Art. 18 — Istradamento dei trasporti.

Capo IV: » 22 a 28 — Tariffe, prezzi di trasporto e tasse accessorie applicabili. — Note di affrancazione.

Capo V: » 31 — Ritorno degli avvisi d'incasso.

Capo VI: » 33, 34 e 35 — Inesatte dichiarazioni ed eccedenze di carico.

Capo VII: » 45 — Trasporti eseguiti in base a concessioni speciali.
» » » 46 — Trasporti da ferrovia a ferrovia appoggiati a Pontebba Transito.
» » » 47 — Modalità per il ritorno di copertoni e di attrezzi.

Alla nuova *Istruzione* sono allegati, per norma, i modelli di tutti i documenti di trasporto e degli stampati in uso per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 3. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Le stazioni di S. Marco Roggiano, Bagnara, Siderno e Spoleto, sono state fornite, la prima a partire dal 21 e le altre dal 25 dicembre 1912, degli abbonamenti speciali per le rispettive serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

STAZIONI	SERIE
S. Marco Roggiano	IX, X, XII, XVII, XX
Bagnara	IX, X, XII, XVII, XX
Siderno	IX, X, XII, XVIII, XX
Spoleto	VI, VII, VII*bis*, VIII

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio Numero 106-1910 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 4. (C.).

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Sondrio-Tiranò.

La Direzione della Ferrovia del Bernina informa di aver provvisto perchè il servizio per viaggiatori e bagagli fra la Valtellina e l'Engadina resti assicurato anche durante la stagione invernale completamente per ferrovia, od occorrendo, con percorso misto in ferrovia e slitta.

Pertanto l'accenno che è fatto nel terzo periodo dell'Ordine di Servizio N. 225-1912 ad una parziale interruzione invernale del servizio fra l'Italia e la Svizzera per la via di Sondrio-Tirano, nonchè l'*Avvertenza* al riguardo posta in calce all'Allegato dello stesso Ordine di Servizio, sono da cancellare.

Per quanto concerne i biglietti del viaggio circolare per l'Engadina, N. 15 delle serie dei circolari con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi, rimane ferma la limitazione della loro distribuzione al periodo dal 15 giugno al 15 settembre, com'è detto nell'Ordine di Servizio N. 222-1908.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 5. (C.).

Servizio italo-svizzero.

Col 1° gennaio 1913 viene pubblicato il 25° supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, nel quale, oltre a modificazioni ed aggiunte alle Prescrizioni per l'applicazione delle tariffe ed alla nomenclatura e classificazione delle merci, sono comprese pure varianti ed aggiunte alla Parte II A e B (elenco stazioni e prezzi sia del percorso italiano che di quello svizzero).

Detto supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'Ufficio contabilità riassuntiva di Firenze e sarà posto in vendita al pubblico, nelle stazioni principali, al prezzo di L. 0.25 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 1. (M.).

Costruzioni e deposito di merci a distanza illegale dalla ferrovia.

(Vedi Circolare N. 16-1911).

A chiarimento della Circolare N. 16 1911, avvertesi che la disposizione ivi richiamata dell'art. 237 della legge 20 marzo 1865 sulle Opere Pubbliche è applicabile sempre che si tratti di costruzioni o depositi su zone *non adibite all'esercizio delle Ferrovie.*

In conseguenza non è necessaria l'autorizzazione prevista dall'art. 239 della citata legge nel caso di depositi o d'impianti provvisori in sede ferroviaria, su zone non escluse dall'esercizio, quali interbinari, piani caricatori ecc.

Istruzione N. 1. (M.).

Norme di dettaglio per le cause di conciliazione.

(Vedi Ordine Generale N. 30-1912).

A complemento delle disposizioni contenute nell'Ordine generale N. 30-1912 valgano le seguenti istruzioni:

I funzionari, i capi stazione e gli altri agenti, cui venissero dopo il primo gennaio 1913, notificate citazioni per comparire in conciliazione, in cause riguardanti il *contratto di trasporto di persone e di cose*, dovranno, nel rimettere le citazioni stesse alle

Divisioni del Movimento aventi giurisdizione nel Compartimento dal quale dipendono, accompagnarle con apposita nota informativa in cui sia fatto anche richiamo, ove esistano, ai precedenti carteggi tenuti con le Divisioni medesime.

Nei casi di citazione a brevissima scadenza dovranno i funzionari ed agenti suddetti, provvedere senz'altro a chiedere un primo rinvio della causa e nel trasmettere la citazione alla Divisione dovranno indicare la data del rinvio ottenuto.

In calce, od a tergo degli atti di cui sopra, prima di farne l'invio, i convenuti in giudizio (funzionari, capi stazione, ecc.) dovranno sottoscrivere la necessaria delega per la rappresentanza, nei seguenti termini: « *Delego a rappresentarmi e difendermi* « *nella causa di che al presente atto il Sig.* .... « *munendolo di ogni opportuna facoltà, non esclusa quella di transigere e conciliare* ».

I convenuti lasceranno in bianco lo spazio per il nome del delegato e il Capo della Divisione del Movimento, a seconda dei casi, o riempirà tale spazio in bianco, oppure rilascerà al delegato un atto di delega come all'unito allegato A.

Alle stesse Divisioni del Movimento dovrà farsi invio delle sentenze pronunciate dai conciliatori, nelle cause di cui sopra e degli atti di appello alle medesime non appena venissero notificati.

Pervenute alle Divisioni le citazioni introduttive del giudizio, dovranno essere compilate copertine speciali per inserto di causa, dando ad esse la identica classifica che sia già stata assegnata all'inserto della vertenza amministrativa cui si riferiscono, o, mancando precedenti, quella classifica che, se fossero esistiti, sarebbe loro stata data.

Le cause dovranno essere iscritte, man mano che pervengono le citazioni, sui moduli *Leg. 17*, contrassegnandole con un numero progressivo in caratteri romani, da aggiungersi sulla copertina di archivio e sulla corrispondenza, per distinguere i carteggi contenziosi da quelli amministrativi.

In apposita rubrica alfabetica la causa dovrà essere annotata sotto il nome della parte avversa, e dovrà essere segnata a sca-

denziere sotto la data di prima udienza, avendo cura di annotare sullo scadenziere stesso, di volta in volta, i rinvii ottenuti.

In caso di giudizi di appello la stessa Divisione, che ha trattata la causa di primo grado, dovrà assumerne la difesa, anche se la pretura, cui si è fatto ricorso, risieda in località sulla quale abbia giurisdizione un altro Compartimento. Ricevendosi dalle Divisioni ricorsi per Cassazione, notificati dalle parti avverse, dovrà farsene subito invio all'Ufficio Legale competente, corredando l'atto del fascicolo di causa di primo e di secondo grado.

A parziale deroga di quanto è stabilito all'art. 22 delle *Norme pel Servizio Legale,* approvate col R. D. N. 280 del 10 maggio 1908, quando la trattazione delle cause, previo l'avviso di che al comma 6° dell'Ordine generale N. 30-1912, fosse affidata ad avvocati delegati, le Divisioni del Movimento potranno corrispondere direttamente con i medesimi.

In caso di transazioni, la relativa proposta dovrà esser approvata dal Capo Divisione, o dal Funzionario che egli crederà di delegare, e, l'uno o l'altro, dovranno firmare il tagliando *A* del mod.. R.99 (già B.99), per l'uso del quale valgono le disposizioni e le cautele previste dagli Ordini di Servizio N. 197-1911 e 160-1912.

Gli elenchi separati mod. R.103 (già B.103) che perverranno dalle Ragionerie alle Divisioni, dovranno esser passati, debitamente annotati, agli Uffici contabilità per la regolarizzazione dei pagamenti a credito dei conti d'ordine e a debito dei conti di spesa. Gli Uffici stessi provvederanno agli altri incombenti contabili derivanti dalle transazioni e dalle esecuzioni di sentenze; avvertendo che il pagamento delle parcelle presentate dagli avvocati delegati ferroviari, dovrà esser fatto mediante mandati di pagamento, corredati delle parcelle stesse, previamente vistate dall'Ufficio Legale competente, come al 6° comma del citato Ordine generale N. 30.

A pagamento effettuato l'Ufficio II provvederà alla radiazione della causa, ed a tener nota della definizione della medesima sui mod. *Leg. 17.*

Sino a che il Servizio del Movimento non abbia predisposta

una serie speciale di moduli atti ad agevolare le pratiche inerenti alle cause di cui sopra, le Divisioni del Movimento potranno fare uso, richiedendoli ai Magazzini che ne hanno la scorta, dei Moduli che, allo stesso oggetto, erano stati adottati dal Servizio Legale, apportando ai medesimi quelle varianti che si rendessero necessarie, con appositi timbri da sovrapporsi alle diciture riguardanti il Servizio Legale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato **A.**

ATTO DI DELEGA

L'anno millenovecento .... questo dì .... in .... in ....

Il sottoscritto nella sua qualità di Capo Divisione del Movimento per il Compartimento di .... giovandosi della facoltà concessagli dal Signor Direttore Generale con l'Ordine generale N. 30-1912, pubblicato nel bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato in data 25 dicembre 1912, col presente atto delega il Signor .... a rappresentare e difendere l'Amministrazione ferroviaria di Stato nella causa promossa { dalla / contro } la Ditta ....

con la citazione ....

Usciere ....

avanti ....

Il Capo Divisione del Movimento

....

PROSPETTO indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno (tronco Renate - Veduggio-Romanò Fornaci).

Dalle stazioni sottoindicate a Romanò Fornaci o viceversa	VIA	Repartizione	CORSA SEMPLICE						Andata-Ritorno		
			Treni diretti			Treni omnibus					
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
		FF. Stato...	1. 40	0. 85	0. 55	1. 25	0. 75	0. 45	2. 00	1. 30	0. 65
		FF. Brianza C.	2. 50	2. 50	1. 35	2. 50	2 50	1. 35	3. 75	3. 75	2. 00
Milano C. . . .	Monza	Totale	3. 90	3. 35	1. 90	3. 75	3. 25	1. 80	5. 75	5. 05	2. 65
		FF. Stato...	—	—	—	1. 75	1. 25	0. 80	2. 65	1. 85	1. 20
		FF. Brianza C.	—	—	—	1. 20	1. 20	0. 65	1. 75	1. 75	0. 95
Lecco	Molteno	Totale	—	—	—	2. 95	2. 45	1. 45	4. 40	3. 60	2. 15

PROSPETTO indicante le quote da riscuotersi per il percorso della ferrovia Monza-Molteno per il trasporto dei bagagli e dei cani a tariffa ordinaria.

Dal transito di	a	km.	TASSA PER CHILOGRAMMI										Oltre kg. 100 — Prezzo per tonn.	Cani — Prezzo per capo (*)
			10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Monza	Romanò Fornaci	26	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	0.70	0.80	0.90	1 —	1.10	10.92	0.60
Molteno	idem	12	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.55	5.04	0.30

(*) Tassa minima per ogni spedizione di cane L. 0.50.

PROSPETTO indicante le quote da riscuotersi per il percorso della ferrovia Monza-Molteno per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea	Stazioni di allacciamento con la Rete principale.	Distanza dai transiti Km.	Tariffa differenziale B. e C.		Tariffa speciale per operai in comitiva 3ª clas.	Militari		Bagagli (*) — Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
				1ª clas.	3ª clas.		1ª clas.	3ª clas.	
Romanò Fornaci	Monza - Molteno	Monza	26	1.90	0.90	0.70	0.75	0.40	5.876
idem	Monza - Molteno	Molteno	12	0.90	0.40	0.35	0.35	0.20	2.712

(*) Tasse minime per spedizione:
L. 0.50 per i trasporti bagagli dei militari;
» 0.70 » » » relativi alle altre concessioni speciali.

Circolare N. 1[v] (M. e V.)

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 gennaio 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove ven-

---

gono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o Napoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI_z^{CR} N. 41897 - 419000 - 41904.

CARRI.

F » 168680 a 168682 - 168816 a 168818 - 168839 a 168841 - 169088 - 169256 - 169281 a 169283 - 169488 a 169490 - 169608 a 169610 - 169624 a 169626 - 169657 a 169659 - 169845 a 169848 - 169874 a 169876 - 170041 - 170200 a 170203 - 170227 - 170276 a 170278 - 170465 a 170467 - 171610 a 171612 - 171976 a 171978 - 172115 a 172117 - 172329 a 172331.

L N. 471218 a 471220 - 471465 a 471467 - 471645 a 471647 - 471666 a 471668 - 471808 a 471810 - 471829 a 471831 - 472076 a 472079 - 472200 a 472202 - 474587 a 474590 - 475395 a 475397 - 475500 a 475503 - 475900 a 475903 - 476736 a 476738 - 476760 a 476763.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 *e* 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZA

Trasporto di cose - Falsa dichiarazione - Agglomerazione - Articolo 10 delle tariffe.

Le sopratasse per gli abusi previsti dall'art. 10 delle Tariffe, si applicano prescindendo dalla intenzione dolosa o meno di chi li commetta, perchè le comminatorie di detto articolo rappresentano una vera e propria clausola penale stabilita per i casi d'inadempienza agli obblighi derivanti dal contratto di trasporto.

Rimane salva alla parte la prova che l'apparente agglomerazione di merci destinate a persone diverse non sussista in realtà, quando secondo la consuetudine commerciale le merci vengono indirizzate ad un unico e vero destinatario che nella sua veste di depositario o commissionario si assume l'incarico delle operazioni dei contratti di vendita conchiusi prima o dopo la spedizione.

CASSAZIONE FIRENZE, 11 luglio-1 agosto 1912. — Ferrovie c. Maran.

IN FATTO.

Osserva il Supremo Collegio che nel febbraio 1911 la Società oleifici nazionali di Pavia spedì a Camillo Maran, in Treviso, un carro ferroviario con 19 fusti di olio di sesamo.

E poichè all'arrivo della merce alla Stazione di Treviso si constatò che uno dei fusti era lesionato per urti ricevuti dal carro nelle manovre alla stazione, e presentava un ammanco d'olio pel valore di L. 271.56 il Maran avanzò reclamo all'Amministrazione delle ferrovie per il pagamento di detta somma oltre le spese di

riparazione del fusto lesionato, e la restituzione del nolo pagato sull'olio disperso.

Le Ferrovie riconobbero il loro debito nella cifra richiesta ma pretesero a loro volta dal Maran il pagamento di L. 280 per sopratassa sull'olio; e ciò perchè, secondo esse, con tre documenti avuti per mezzo di certo Furlan Ernesto, si era accertato che i 19 fusti di olio spediti al Maran in una spedizione, in contravvenzione all'art. 95 secondo capoverso comb. art. 10 delle Tariffe ferroviarie, erano stati diretti a quattro persone diverse.

Il Maran si rifiutò di pagare la sopratassa richiestagli, e citò l'Amministrazione ferroviaria davanti al Pretore di Treviso per farla condannare al pagamento della somma dovutagli per risarcimento di danni.

Le Ferrovie anche ivi riconobbero il loro debito, ma opposero in via riconvenzionale il credito di L. 280, per la sopratassa da loro pretesa come sopra.

Il Pretore di Treviso accolse tanto la domanda principale non contrastata del Maran quanto la riconvenzionale delle Ferrovie e dichiarò compensati i due crediti fino alla concorrenza dell'uguale valore condannando le Ferrovie al pagamento della differenza in L. 1.72. Contro tale Sentenza pretoria appellò il Maran al Tribunale di Treviso, chiedendo il rigetto della domanda riconvenzionale delle Ferrovie, ed assumendo in proposito che nella specie non vi era stato alcun raggruppamento di spedizioni ai sensi del citato art. 10 delle tariffe, ma unica spedizione fatta a lui solo, come espressamente chiede di essere ammesso a provare con testimoni.

Ed il Tribunale di Treviso, con sentenza 29-30 dicembre 1911, prima di statuire sul merito dell'appello ammise la prova testimoniale invocata dal Maran.

Contro tale sentenza l'Amministrazione ferroviaria propose ricorso a questa Suprema Corte, chiedendone l'annullamento pel seguente unico mezzo.

Violazione dell'art. 10 delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, alleg. *D*, legge 27 aprile 1885, del successivo art. 93, secondo capoverso, in relazione agli art. 1209, 1218 del Cod. Civ. e violazioni dell'art. 3 Disposizioni preliminari dello stesso Cod. Civ. con conseguente violazione dell'art. 517 n. 3 Cod. Proc. Civ.

IN DIRITTO.

Osserva il Supremo Collegio, che la prima quistione, propostasi dal Tribunale di Treviso con la denunziata sentenza, fu quella di vedere se per potere le Ferrovie, a norma dell'art. 10 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti pretendere, dal Maran la sopratassa richiestagli colla loro domanda riconvenzionale per i 19 fusti di olio a lui spediti dagli Oleifici nazionali, e che esse assumevano diretti a quattro persone diverse, fosse indispensabilmente necessaria tanto la prova nel caso fossevi stato un raggruppamento oggettivo di più spedizioni in una, quanto l'altra prova dell'elemento soggettivo, cioè dell'intenzione dolosa da parte del Maran, di frodare con quel fatto l'Amministrazione ferroviaria.

E tale quistione il Tribunale risolse affermativamente, ritenendo necessaria nel caso l'una prova e l'altra.

Ora, le Ferrovie censuravano col loro ricorso tale risoluzione sostenndo non necessaria nel caso la prova dell'elemento intenzionale della frode, ma solo quella del modo fatto della riunione oggettiva voluta dalla legge. E tale censura non pare al Supremo Collegio priva di fondamento.

Infatti, l'art. 10 delle Tariffe, sotto il titolo « *sopratasse in caso di abusi* », contempla in sei distinti incisi, sei ipotesi diverse di tali abusi, nelle quali può applicarsi la sopratassa suddetta; ed esso è testualmente formulato nel modo che segue; avvertendosi che, per facilitare il richiamo nell'esame da farsene in seguito, ad ogni ipotesi, si è permesso, in parentesi, il rispettivo numero progressivo, che manca nel testo:

« Art. 10. *Sopratasse in caso di abusi.*

« 1. Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'Amministra-
« zione di quanto le è dovuto;

« 2. Ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto
« o parte del prezzo di trasporto;

« 3. Ogni falsa dichiarazione di qualità, quantità, o peso
« delle merci o del bestiame;

« 4. Ogni fatto tendente ad ottenere un'indebita applica-
« zione di tariffa speciale o ridotta;

« 5. Ogni *non dichiarata* agglomerazione in uno stesso collo,
« od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse;

« 6. Ogni *riunione* in una stessa spedizione di cose *dirette*
« a persone diverse, dà facoltà all'Amministrazione di esigere di
« pieno diritto, oltre all'importo dovutole, il triplo della somma
« che si fosse tentato di non pagare, a meno che si tratti di casi
« pei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse; e cioè
« senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti
« in vigore ».

Ora, dice il Tribunale nell'impugnata sentenza, le prime parole dell'articolo « Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'Amministrazione » sono troppo chiare per far comprendere che la legge volle punire le varie frodi in danno delle Ferrovie, e tutti i casi successivamente specificati costituiscono l'indicazione delle varie frodi punibili, e sono tutti soggetti, grammaticalmente e secondo il concetto informativo della legge, all'ipotesi di frode espressa nelle riferite parole con cui ha principio l'articolo.

In altri termini, secondo il Tribunale, *l'art.* 10 sarebbe composto di *due parti*, delle quali la prima, costituita dal primo inciso, fermerebbe il principio generale, che per potersi applicare la sopratassa, occorra sempre un sotterfugio, un inganno tendente a defraudare l'Amministrazione: donde la necessità di provare in ogni caso non solo il fatto materiale ipotizzato dalla legge (che nella specie sarebbe la riunione di cose dirette a persone diverse); ma eziandio l'intenzione di frodare l'Amministrazione, e la seconda parte poi, costituita da tutto il resto dell'aritcolo, enuncierebbe i casi tipici di frode fra cui quello della riunione anzi accennata, ai quali dovrebbe sempre applicarsi il principio generale dianzi accennato.

Però, a parere del Supremo Collegio, questa interpretazione non risponde *nè grammaticalmente nè logicalmente* al concetto vero dell'articolo in esame.

Imperocchè anzitutto dalla stessa forma con cui è scritto e dalla connessione delle varie parti od incisi che lo compongono pare manifesto, che tutte le sei ipotesi ivi contemplate e per ognuna

delle quali è stabilita la sopratassa del triplo, siano altrettante ipotesi autonome ed indipendenti tra loro, perchè staccate l'una dall'altra, con lo stesso segno ortografico del punto e virgola, e basta poi leggere semplicemente tutto l'articolo per essere convinti dell'errore in cui cadde il Tribunale nell'interpretazione surriferita.

Invero, se fra le sei ipotesi che tale articolo contempla, vi è la 1ª d'indole generica, che, senza dubbio, racchiude la ricerca dell'elemento intenzionale della frode, ed altre che potrebbero anche racchiudere implicitamente tale ricerca, così la 2ª, la 3ª e la 4ª nella quale si parla di « tentativo di viaggiare senza pagamento di « falsa dichiarazione di qualità . . . . . di fatto tendente ad ottenere un'indebita applicazione di tariffa . . . . . »; vi sono poi altre ipotesi come la 5ª in cui si contempla « ogni *non dichiarata* agglomerazione in uno stesso collo od in una sola spedizione di cose appartenenti a classi diverse », e la 6ª che riguarda « ogni riunione in una stessa spedizione di cose dirette a persone diverse »; nelle quali per esservi contravvenzione e potersi applicare la sopratassa, evidentemente non appare necessaria alcuna prova dell'intenzione di frodare, ma basta soltanto quella dell'oggettiva esistenza del fatto ipotizzato dalla legge e stigmatizzato come contrario ai suoi precetti, giacchè, al postutto, in quei casi la fraudolenta intenzione sarebbe sempre legalmente presunta nel fatto stesso dalla legge previsto (*Fraus inest re*) stante, da un canto, l'oppressa proibizione di esso datane dalla legge medesima, la quale non può essere da alcuno ignorata (art. I delle Tariffe); e dall'altro canto, il danno che da quel fatto proibito verrebbe a derivare inevitabilmente all'Amministrazione. Anzi è notevole come nella detta ipotesi 5ª il vigore legislativo si è spinto al punto di colpire di sopratassa perfino un semplice fatto negativo, *in omittendo* quello della *non fatta dichiarazione* di agglomerazione delle merci ivi indicate, applicandosi il noto principio di diritto: *qui non facit quod facere debet, violetur facere adversus ea qual non facit* (L. 127 Dig. De reg. jur).

Senonchè poi, per temperare il rigore delle anzidette due ipotesi la legge ha stimato utile dare ampia « facoltà » discrezionale all'Amministrazione di esaminare equitativamente, e decidere nei singoli casi se, o per effetto della buona fede, o per altre

giuste cause, meritasse il contravventore di andare esonerato dalla sopratassa inflittagli.

E la ragione della disposizione legislativa in disputa, per quanto concerne l'ipotesi relativa alla causa, appare ben logica e convincente ove si riflette, che avendo la legge col citato art. 10, voluto sancire (per come chiaramente rivela il titolo sotto cui è scritto) delle « *sopratasse per caso di abusi* », val quanto dire per tutti i casi d'inosservanza e violazione delle molteplici condizioni o patti fissati nelle Tariffe ferroviarie come norme legislative inderogabili del contratto di trasporto, il quale ha la natura intrinseca di un vero contratto di pubblico servizio (arg. art. 1 e 12 Tariffe); era ben giusto che il legislatore, per porre una remora al pubblico ed eccitarlo alla oculata e diligente e scrupolosa osservanza dei patti e condizioni suddette, minacciasse una sopratassa, non solo per le violazioni del contratto consumate con aperta malafede, cioè con l'intenzione provata di violare la legge e compiere una frode in danno delle Ferrovie, ma eziandio in altri casi determinati di speciali violazioni del contratto in parola, anco se compiute senza una provata intenzione dolosa (la quale in ogni caso sarebbe presunta la legge), perchè, però, ne derivasse un ingiusto danno all'Amministrazione. E ciò appunto accadde nell'ipotesi 6ª dell'articolo suddetto, dove il solo fatto oggettivo previsto dalla legge della « riunione in una stessa spedizione di cose dirette a persone diverse » mentre viola apertamente sancita nell'art. 93 delle Tariffe che dispone: « Ogni richiesta di spedizione non può concernere che... un solo mittente ed un solo destinatario » cagiona pure senza dubbio un ingiusto danno alle Ferrovie per le tasse minori che in ragione del peso cumulato di varî trasporti, le parti vengano a pagare.

Dal che consegue che nel caso della riunione anzidetta basta la sola prova del fatto vietato dalla legge perchè l'Amministrazione possa esigere « *di pieno diritto* » come lo stesso art. 10 testualmente dispone, la sopratassa stabilita; salda sempre come si è detto, la facoltà equitativamente concessa alla stessa Amministrazione di esonerare il contravventore dal relativo pagamento, ove lo ritenga, per avventura meritevole di tale favore.

Si aggiunga, a maggior conferma del già detto, che con l'art. 3 delle Tariffe medesime, posto sotto il titolo « *Dell'obbliga-*

torietà delle tariffe e relative condizioni » è testualmente disposto che « le tariffe e le *relative condizioni sono strettamente applicabili in ogni loro parte* »; e che la sopratassa comminata dall'art. 10 non altro rappresenta che una vera e propria clausola penale stabilita per i casi d'inadempienza agli obblighi derivanti dal contratto di trasporto.

Ora è risaputo, anco per i principii generali sanciti dal Codice civile, che le clausole penali hanno pieno effetto giuridico e si applicano con tutto rigore, per il solo fatto dell'inadempimento degli obblighi contrattualemnte assunti, senza bisogno di provare alcuna intenzione dolosa a danno dell'altro contraente.

Osserva poi il Supremo Collegio, che ad onta del rilevato errore di diritto in cui cadde la denunziata sentenza, non può la medesima esser cassata per come chiedesi col ricorso, giacchè la prova testimoniale che fu da essa disposta a carico del Maran, restar deve sempre ferma, se non pel motivo, riconosciuto come sopra erroneo, per l'altro motivo, sicuramente legittimo e giusto, di doversi anzitutto accertare il fatto materiale, obbiettivo, che i detti fusti di olio spediti al Maran fossero stati diretti a persone diverse, secondo l'ipotesi prevista dall'art. 10 delle Tariffe.

E qui erra l'Amministrazione ricorrente quando afferma che un tal fatto sia stato ritenuto provato dal Tirbunale, e che abbia esso limitata perciò la prova disposta alla sola indagine dell'elemento intenzionale della frode; ciò che non è punto, per come chiaramente appare sia dallo svolgimento logico dei fatti della causa, quali risultano ritenuti dalla sentenza impugnata, sia dall'intero contesto della medesima.

Ed invero, con la loro riconvenzionale le Ferrovie pretesero la sopratassa dal Maran, affermando che i 19 fusti di olio a lui speditì, anzichè diretti a lui, come apparentemente attestava la nota di spedizione, erano in realtà diretti a quattro persone diverse, cioè ai nominati Foffaro Francesco, Giuseppe Golfetto, Pietro Fantin e Giuseppe Conte, ed in prova del loro assunto produssero al Tribunale tre documenti, cioè una distinta pesi e due copie di fatture dirette ai prefati Golfetto e Conte, aggiungendo a comprova il fatto che tutti i fusti dell'olio erano marcati colle rispettive iniziali del nome dei predetti individui.

Dall'altra parte il Maran eccepì che i documenti prodotti dalle ferrovie non avevano valore probatorio, perchè non autentici e provenienti da un terzo estraneo alla causa, cioè da un certo Ernesto Furlan. Ed aggiunse il Maran a sua difesa che, nella specie, non eravi stato alcun « *raggruppamento di spedizioni* » ai sensi dell'art. 10 delle Tariffe, perchè egli era in Treviso rappresentante e depositario degli Oleifici Nazionali di Pavia, i quali secondo la comune consuetudine commerciale, spedivano a lui tutta la merce a titolo di deposito per servire all'esecuzione dei varî contratti di vendita da lui conclusi sia prima che dopo la spedizione. Ora, siccome nel caso in specie egli, secondo la consuetudine anzidetta, aveva venduto ai quattro individui summentovati quella data quantità di olio da essi richiestagli, assumendosi l'obbligo espresso di farne ad essi la consegna dopo l'arrivo della merce, e dei contratti conclusi, aveva, come al solito, dato preventiva notizia alla Società Oleifici in Pavia, questa per evitare inutili e dannose operazioni di travaso e cambio dei recipienti, aveva designato con le rispettive marche, i fusti che, giusta l'obbligo contrattuale assunto, doveva esso Maran consegnare ai singoli acquirenti con cui aveva contrattato.

Questo fu l'assunto che il Maran chiese di provare con testimoni.

Ed il Tribunale di Treviso, dietro l'esposta contestazione, considerò che, se da un canto i documenti prodotti dalle Ferrovie congiunti al fatto, ammesso da ambo le parti, delle marche apposte come sopra ai fusti di olio, offrivano la prova completa della proposta riconvenzionale « facendo apparire che si trattasse *di spedizione raggruppata* » cioè di spedizione di fusti diretti alle quattro persone summentovate; quella prova avrebbe perduto qualsiasi valore, ove il Maran fosse riuscito a provare i fatti dedotti in sua difesa; e perciò ammise la prova testimoniale da costui offerta.

Ora, questa prova ammessa dal Tribunale fosse diretta ad escludere nella fattispecie non solo l'elemento intenzionale della frode (elemento ritenuto erronaemente dal Tribunale come necessario per la contravvenzione prevista dall'art. 10 delle Tariffe), ma eziandio il fatto stesso materiale, obiettivo, ipotizzato dal detto articolo, cioè la « riunione di cose dirette a persone diverse » ap-

pare evidentissimo: in primo luogo dal tenore intrinseco della prova articolata dal Maran ed ammessa dal Tribunale, colla quale in sostanza miravasi a dimostrare che, malgrado la contraria prova emergente come sopra dai documenti prodotti dalle ferrovie, e dalle varie marche apposte ai 19 fusti di olio, questi in realtà erano diretti a titolo di deposito, al solo Maran e non ad altri, salvo in lui l'obbligo contrattuale di consegnarli dopo l'arrivo a chi di ragione; in secondo luogo dall'insieme della sentenza denunciata e più particolarmente dalla considerazione fatta in ordine al merito della prova testimoniale disposta, ove si afferma in modo reciso, che « il sostenere che nella specie vi fu *raggruppamento di spedizioni*, sarebbe perfino temerario, quante volte venisse data la dimostrazione, che il Maran si era assunto l'obbligo contrattuale di eseguire la consegna dell'olio ai committenti in parola ».

Osserva, che per le ragioni esposte, il ricorso deve essere senza altro rigettato con le conseguenze di che all'art. 541 del Cod. di procedura civile.

P. q. m. rigetta il ricorso, ecc.

Mandato di pagamento - Amministrazione di Stato - Liberazione di debito.

« *L'offerta reale di pagamento ed il conseguente deposito, di cui agli art.* 1259 *e segg. Cod. civ. non sono il solo mezzo di liberazione del debitore, ma trattandosi di una pubblica amministrazione, quale le Ferrovie dello Stato valgono all'Ufficio anche le norme speciali di pagamento fissate dalla legge sulla contabilità dello Stato.*

« *È insindacabile in sede di Cassazione il giudizio del magistrato di merito circa la parziale compensazione delle spese* ».

CASS. TORINO, 8 marzo 1912. — Agnesi e Giaccone C.

FATTO.

La Ditta Agnesi e Giaccone il 16 febbraio 1910 faceva la spedizione N. 6033 d'olio d'oliva a Crescentino gravandola dell'assegno N. 61 per L. 94.50.

Tardando le Ferrovie dello Stato di versarle l'importo di detto assegno non ostante un reclamo in data 28 aprile 1910, con citazione 14 giugno 1910 la chiamava avanti il Conciliatore di Oneglia avanti il quale la Ferrovia deduceva un interpello per stabilire che essa, sia a voce che in iscritto, a mezzo del capo stazione di Oneglia, aveva offerto alla Ditta attrice, come offriva ancora, detta somma, più L. 3.80 di interessi e spese e che la Ditta le aveva rifiutate.

Ma il Conciliatore con sentenza 23 settembre 1910 accolse senz'altro le istanze della Ditta attrice, ritenendo inutile l'interpello giacchè l'effetto del pagamento non poteva liberare la Ferrovia se non fatta a sensi dell'art. 1260 Codice civile, mentre non poteva aver valore una semplice offerta verbale e anche scritta, che non si concretava in una vera esibizione a borsa spenta della somma. Appellava la Ferrovia al Pretore di Oneglia, il quale con sentenza 19-5-1911 dichiarò valida l'offerta di pagamento fatta avanti il Conciliatore all'udienza dell'8 luglio e tenuto fermo l'obbligo delle Ferrovie di pagare L. 94.50, più L. 3.60 per spese ed interessi, più L. 0.40 per la citazione avanti il Conciliatore, mise tutte le altre spese a carico della Ditta attrice.

Ritenne il Pretore che se l'offerta reale col successivo deposito è il mezzo sovrano col quale un debitore può liberarsi dal debito, non è perciò l'unico tanto è vero che può pur liberarsi sborsando la somma nelle spese di citazione all'Ufficiale Giudiziario, che quindi anche senza bisogno dell'effettivo sborso del danaro si doveva prendere in considerazione quanto meno l'offerta fatta alla

udienza dalla Ferrovia, Amministrazione pubblica che offriva piena garanzia di serietà.

E allora, di fronte all'offerta, avrebbe dovuto la Ditta attrice troncare la lite, e non avendo ciò fatto, il Conciliatore doveva tenerne conto nel giudizio sulle spese.

E poichè l'offerta non era impugnata non occorrevano neppure prove per stabilirla.

Contro questa sentenza la Ditta Agnesi proponeva un mezzo d'annullamento, mancando controricorso.

Sentita la relazione della causa fatta dal consigliere Bassi, i patrocinatori delle parti, nonchè le conclusioni del Pubblico Ministero in persona del sostituto Procuratore Generale commendator Muttoni, che conchiuse per l'accoglimento.

Considerato *in diritto* che il ricorrente censura la sentenza del Pretore di Oneglia per aver violato gli articoli 1259 e 1260 Codice civile, 902 Codice procedura civile, e 517 N. 2 Codice procedura civile, sia perchè ritenne che l'offerta reale non sia il solo mezzo dato dalla legge perchè un debitore possa liberarsi di un debito, sia perchè diede importanza ad offerte non accompagnate dall'effettivo sborso del denaro non potendosi dire seria la offerta solo fatta da una pubblica Amministrazione, sia perchè non rilevò che il procuratore della Ferrovia non era autorizzato a fare offerta come quella di essa attrice ad accettarla.

Ma la censura è manifestamente infondata.

Di vero giustamente il Pretore ritenne che l'offerta reale col conseguente deposito regolato dagli articoli 1259 e seguenti Codice civile non è il solo mezzo di liberazione da parte del debitore, perchè, infatti, come lo stesso Pretore ricordò, può un debitore validamente liberarsi versando l'importo del suo debito e delle spese nelle mani dell'Ufficiale Giudiziario procedente.

Trattandosi poi di una pubblica amministrazione quale, nel concreto, le Ferrovie dello Stato, la legge sulle contabilità dello Stato fissano norme speciali di pagamento.

La questione peraltro si presenta inutile dal punto che, nella fattispecie il Pretore non ha dichiarato che la Ferrovia era liberata dal pagamento del suo debito, mentre anzi ritenne in questa parte ferma la sentenza del Conciliatore.

La sostanza del ricorso invece si rivolge contro il giudizio sulle spese.

Ma tale giudizio sfugge al sindacato della Corte Suprema. Si sarebbe potuto censurare la sentenza per violazione dell'art. 370 Codice procedura civile quando avesse posto tutte le spese a carico della Ditta Agnesi e Giaccone sebbene vincitrice.

Invece il Pretore pose a carico della Ferrovia le spese di citazione, cosicchè per quanto in minima parte, egli ebbe a pronunciare una compensazione, ed allora egli si valeva del potere discretivo ed insindacabile attribuitogli dal capoverso dell'art. 370 detto Codice.

Del resto i motivi che spiegavano e giustificavano tale compensazione, furono enunciati ad abbondanza ed era ovvio che il Pretore dovesse tener conto del fatto incontestato con la Ferrovia non solo, ma ammesso il suo debito, si era già offerta come si offriva, a pagarlo agli interessati e le spese giudiziarie intervenute, ed anzi deduceva a prova che tale offerta di pagamento era stata fatta prima ancora del giudizio.

Non può ritenersi errato, e ad ogni modo sfugge alla censura del Supremo Collegio, il criterio del Pretore quando ritenne che tale offerta, provenendo da una pubblica Amministrazione, aveva tutto il carattere della serietà, e che il Conciliatore ebbe torto a non prenderla in considerazione nei riguardi delle spese. Questa offerta poteva non essere sufficiente, per la deliberazione della Ferrovia, mancando la prova che si fosse ottemperato a tutte le prescrizioni della legge sulla contabilità dello Stato, ma certo potevano costituire un giusto motivo per ordinare la compensazione delle spese.

P. q. m. la Corte respinge il ricorso.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 205-1912. (Boll. N. 29). *Sostituire l'indicazione:*

Sacile	Dischetto lato Udine a m. 800
	» » Mestre » 1108

con:

Orsago	Disco lato Udine m. 800
	» » Mestre » 1108

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Ufficio rivendita libri e giornali) . .	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite della Divisione Compartimentale dalla quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio I (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi provenienti dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 2 9 GENNAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Gennaio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n.* 1352 *del* 29 *dicembre* 1912 *che autorizza l'emissione di buoni del Tesoro quinquennali per provvedere a spese straordinarie delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È data facoltà al ministro del tesoro di emettere buoni del tesoro quinquennali in sostituzione dei titoli di debito redimibile 3.50 e 3 per cento netto che, ai sensi delle leggi 24 dicembre 1908, N. 731, e 15 maggio 1910, N. 228 potrebbe emettere per provvedere alle spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato durante l'anno finanziario 1913-914.

È altresì autorizzata l'emissione di detti buoni quinquennali fino a concorrenza di 50 milioni di lire, per pagare altrettanta somma all'Amministrazione del debito pubblico ottomano in virtù del secondo comma dell'art. 10 del trattato di pace fra l'Italia e la Turchia, sottoscritto a Losanna il 18 ottobre 1912; e fino a concor-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 307 del 31 dicembre 1912.

renza di 200 milioni, per provvedere alle spese militari che occorreranno in Tripolitania e in Cirenaica dal mese di dicembre 1912 in poi, ed alle altre necessarie per continuare l'opera di ricostituzione dei materiali nei magazzini militari e per eseguire riparazioni straordinarie alle navi della R. marina.

Art. 2.

I buoni quinquennali nominativi, che si emettessero in virtù della presente legge, potranno essere, per ogni effetto, assimilati ai titoli di consolidato nei nuovi investimenti che dovranno farsi per conto delle aziende autonome di Stato, agli Istituti di beneficenza e degli enti ecclesiastici in genere, secondo le disposizioni che verranno sancite per regolamento.

Art. 3.

Sono applicabili ai buoni, di emettersi ai sensi dell'art. 1, le disposizioni degli articoli 2, 3 e 4 della legge 21 marzo 1912, N. 191.

Il rimborso per interessi e ammortamento del capitale ottenuto dall'emissione di buoni quinquennali destinato a far fronte alle spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato di cui all'art. 4 della legge 21 marzo 1912, N. 191, sarà commisurato, fino a quando i buoni siano estinti o sostituiti da altri titoli di debito, all'annualità costante necessaria per ammortizzare il debito contratto in cinquant'anni al saggio di interesse a cui i buoni sono emessi. Quando essi venissero estinti o sostituiti da altri titoli, l'annualità sarà commisurata al periodo di ammortamento e al saggio di interessi stabiliti per i detti nuovi titoli, sempre a ragguaglio dell'intero capitale sovvenuto in origine.

Tale disposizione si estende retroattivamente alle somme fornite alle indicate ferrovie mediante l'emissione dei buoni quinquennali, di cui all'indicata legge 21 marzo 1912, N. 191.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia

inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato..

Data a Roma, addì 29 dicembre 1912.

VITTORIO EMANUELE III.

TEDESCO.

Visto: *Il Guardasigilli*, FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n.* 1365 *del* 20 *dicembre* 1912 *portante norme per la graduale attuazione delle disposizioni sul bollo nei trasporti ferroviari, tramviari, ecc. contenute nella legge* 14 *luglio* 1912, N. 835, *e modificazioni ed aggiunte per la relativa applicazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le disposizioni degli articoli 14, 15 e 16 della legge 14 luglio 1912, N. 835, avranno effetto:

a) per i trasporti dei viaggiatori e delle merci in servizio interno delle ferrovie esercitate dall'industria privata, delle tranvie e delle linee automobilistiche e di navigazione interna, e nei servizi cumulativi fra loro, dal 1° gennaio 1913;

b) per il trasporto delle persone e dei bagagli e cani, sia nel servizio interno della rete di Stato, sia nei servizi cumulativi della rete stessa, nazionali ed internazionali, dal 1° luglio 1913;

c) per il trasporto delle merci sia nel serviizo interno della rete di Stato, sia nei servizi cumulativi della rete stessa nazionali ed internazionali, dalla data di attivazione delle nuove tariffe

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 3 del 4 gennaio 1913.

per le ferrovie dello Stato, previste con l'art. 38 della legge 7 luglio 1907, N. 429, modificato con l'articolo 1° della legge 25 giugno 1909, N. 372.

L'art. 20 della legge 14 luglio 1912, N. 835, è abrogato.

Art. 2.

Negli articoli 14 e 15 della legge 14 luglio 1912, N. 835, sono aggiunte rispettivamente al secondo comma del paragrafo *a*) ed all'ultimo comma, dopo le parole « dell'ultima classe » le parole: « comprendendo in ogni caso la terza ».

Al paragrafo *a*) dell'art. 14 è soppressa la parola: « totale » e sono aggiunti all'articolo medesimo i seguenti due comma:

« Alle lettere di vettura, o fogli di via, riguardanti i trasporti ferroviari, si applicano le disposizioni del precedente paragrafo *a*) in sostituzione di quelle ora vigenti per tali trasporti, e di cui alla legge di bollo (testo unico) 4 luglio 1897, N. 414, art. 20, numeri 14 e 31, ed articolo 63, ed alla legge 5 aprile 1908, N. 111, articolo 34.

« I biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori e quelli di riscontro per il trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli sui piroscafi di navigazione marittima e sulle vetture pubbliche, sono soggetti alla tassa di centesimi cinque ».

Sono soppresse le parole: « E a tal fine si deve moltiplicare la base della tariffa viaggiatori e merci per il numero dei chilometri, aggiungendo al prodotto l'importo delle predette tasse e sopratasse », dell'articolo 16 della legge stessa, ed è aggiunto a tale articolo 16 il comma seguente:

« La tassa di bollo proporzionale e la sovrattassa devono, quando applicabili, essere calcolate, sia sui proventi soggetti alla tassa erariale, sia su quelli della medesima natura relativi ai trasporti esenti da tale tassa ».

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare col testo unico, approvato con R. decreto 9 maggio 1912, le disposizioni della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 dicembre 1912.

VITTORIO EMANUELE III.

SACCHI-FACTA.

Visto: *Il Guardasigilli*, FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 6. (C.).

Servizio italo-francese (P. L. M.)

(Vedi Ordine di Servizio N. 376-1912).

A datare dal 1° gennaio 1913 la linea da *Genève-Cornavin* a *La Plaine frontière* cessa di appartenere all'Amministrazione delle Ferrovie francesi Paris-Lyon-Méditerranée e viene incorporata nella rete delle Ferrovie federali svizzere. In conseguenza le stazioni di *Genève-Cornavin*, *Vernier-Meyrin*, *Satigny* e *La Plaine* cessano, colla stessa data, dall'essere ammesse al servizio diretto italo-francese e i loro nomi dovranno essere cancellati, con le relative note, dall'elenco delle stazioni francesi, contenuto nella parte II della tariffa pel trasporto delle merci in servizio diretto fra l'Italia e la Francia (P. L. M. 1° gennaio 1907), nonchè dalle tavole dei prezzi fissi speciali per i trasporti a grande ed a piccola velocità, per la via d'Iselle transito di cui rispettivamente alle pagine 304 e 450 della stessa tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 7. (M.).

Esercizio della casa cantoniera di Gradara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 192-1912 e Ordine di Servizio 10v-1912)

L'esercizio della casa cantoniera di GRADARA, che a norma dell'Ordine di Servizio N. 10v-1912 avrebbe dovuto cessare col 15 dicembre 1912, è stato reso permanente.

In conseguenza di ciò a pag. 45 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato

(Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà, di fronte al nome di Gradara, depennare il richiamo ****** e la corrispondente nota a piè di pagina.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 8. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di rappresentante e di delegato della 3ª categoria del personale per la circoscrizione di Roma presentata dal Capo Ufficio sig. POGLIANI Oreste, e mancando, perchè da tempo dimissionario, anche il delegato supplente per la detta categoria e circoscrizione, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24 ultimo capoverso del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 3ª appartenenti alla circoscrizione di Roma, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della finitima circoscrizione di Ancona Sig. PARI Ugo, Capo Ufficio addetto alla Divisione Movimento di Bologna.

Ordine di Servizio N. 9. (C.).

Trasporti di materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 27-1912).

Le voci « Fulmicotone e cotone collodio, stabilizzato, polpato, contenente almeno il 18 % d'acqua — vedi Allegato 9°, categoria 12ª — » e « Fulmicotone secco o contenente meno del 18 % d'acqua — vedi Allegato 9°, categoria 13ª — » della nomenclatura delle tariffe devono essere così modificate: « Fulmicotone e cotone collodio, stabilizzato, polpato, contenente almeno il 18 % di acqua

(82 parti di sostanza secca e 18 parti di acqua) od almeno il 25 % di alcool (75 parti di sostanza secca e 25 parti di alcool, od alcool ed acqua) — vedi Allegato 9°, categoria 12° — » e « Fulmicotone secco o contenente meno del 18 % d'acqua (82 parti di sostanza secca e 18 parti di acqua) o meno del 25 % di alcool (75 parti di sostanza secca e 25 parti di alcool, od alcool ed acqua) — vedi Allegato 9°, categoria 13ª ».

Conseguentemente, nell'Allegato N. 9 alle tariffe devono essere fatte le varianti di cui appresso:

la voce « Cotone nitrato (cotone collodio e cotone fulminante) stabilizzato, polpato, contenente almeno il 18 % di acqua », che figura nella categoria 12ª, va così modificata: « Cotone nitrato (cotone collodio e cotone fulminante) stabilizzato, polpato, contenente almeno il 18 % di acqua (82 parti di sostanza secca e 18 parti di acqua) od almeno il 25 % di alcool (75 parti di sostanza secca e 25 parti di alcool, od alcool ed acqua) ». Inoltre, la nota esposta di seguito alla detta categoria deve essere sostituita con la seguente: « Il cotone nitrato contenente meno del 18 % d'acqua o del 25 % di alcool appartiene alla categoria 13ª, gruppo 3° »;

la voce « Cotone nitrato (cotone collodio e cotone fulminante) secco o contenente meno del 18 % di acqua, ecc. », che figura nel gruppo 3 della categoria 13ª, va così modificata: « Cotone nitrato (cotone collodio e cotone fulminante) secco o contenente meno del 18 % di acqua (82 parti di sostanza secca e 18 parti di acqua) o meno del 25 % di alcool (75 parti di sostanza secca e 25 parti di alcool, od alcool ed acqua), ecc. ». Infine, la nota al detto gruppo 3 della categoria 13ª è da sostituirsi con la seguente: « Il cotone nitrato contenente il 18 % od il 25 % o più, rispettivamente, di acqua o di alcool appartiene alla categoria 12ª ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 10. (C.).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 420-1912).

Col 16 gennaio 1913 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *B*, valevole per i trasporti di « acque minerali naturali » diretti alla stazione di Napoli, sarà estesa alle spedizioni dell' « acqua minerale », in partenza dalla stazione di Riardo.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 11. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 315-1912)

Col 16 gennaio 1913 la tariffa locale N. 217 P. V., serie *B*, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Berceto ed in destinazione degli scali:

di Genova Molo Vecchio, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate, col prezzo di L. 6.7396, per tonnellata; di Savona Marittima, col prezzo di L. 8.3567, per tonnellata, e di Venezia Marittima col prezzo di L. 9.8687 pure per tonnellata.

Per conseguenza, nella serie *B* della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Asigliano, dovrà essere iscritta quella di Berceto, e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 12. (M.).

Sospensione del servizio di corrispondenza colla Ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia e colle Tramwie a vapore Sale-Tortona e Tortona-Monleale.

Dal giorno 11 gennaio 1913 resta sospeso il servizio di corrispondenza dei trasporti a mezzo della stazione di Tortona con la ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia e con le tramvie Sale-Tortona e Tortona-Monleale. Dalla data stessa l'eseguimento dei trasporti per la ferrovia e tramvie suddette avrà luogo esclusivamente con le norme e condizioni dell'art. 125 delle Tariffe.

La consegna e il ritiro delle spedizioni da e per la ferrovia e tramvie suindicate dovranno quindi effettuarsi nella stazione di Tortona, dietro l'immediato pagamento delle tasse e somme a carico, con esclusione assoluta del passaggio del materiale sui binari dell'Amministrazione corrispondente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 13. (C.).

Convenzione internazionale per il trasporto delle merci in ferrovia - Trasporti da o per le stazioni della linea Tirano-St. Moritz, esercita dalla Ferrovia del Bernina.

La linea Tirano-St. Moritz della ferrovia del Bernina è stata ammessa alla Convenzione Internazionale per il trasporto delle merci in ferrovia (Convenzione di Berna). Le spedizioni, pertanto, in partenza dalle linee dello Stato e dirette alle stazioni della linea anzidetta e quelle in senso inverso potranno, a volontà dello speditore, essere accettate con lettera di vettura internazionale per l'intero percorso.

Sulla lettera di vettura le stazioni di origine dovranno curare che il mittente faccia, secondo le norme in vigore, la esplicita richiesta delle singole tariffe, specificando se al trasporto debbano essere applicate le tasse previste dalle tariffe interne delle tre Amministrazioni interessate (Ferrovie dello Stato — Sondrio-Tirano — Tirano-St. Moritz) ovvero quelle risultanti dal servizio cumulativo esistente tra le due prime amministrazioni e dalle tariffe interne per la terza.

Per ogni trasporto poi, presentato con lettera di vettura, dovrà compilarsi il relativo foglio di via in triplice esemplare, di cui uno verrà trasmesso al competente Controllo della nostra Amministrazione a cura della stazione di Sondrio per i trasporti diretti alla ferrovia del Bernina ed a cura della stazione destinataria delle Ferrovie dello Stato per i trasporti in senso inverso.

Glialtri due esemplari del foglio di via saranno trattenuti, per i propri bisogni contabili, uno dal transito della ferrovia intermedia Sondrio-Tirano e l'altro dal transito o dalla stazione destinataria della ferrovia Tirano-St. Moritz, secondo che si tratti di spedizioni in provenienza dalla ferrovia stessa o alla medesima dirette.

I trasporti, di cui trattasi, saranno da scritturarsi, tanto in arrivo quanto in partenza, sui registri e riassunti del servizio internazionale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 14. (M.).

Servizio alla fermata di Castelferro.

(Vedi Ordine Generale N. 9-1912 e Ordine di Servizio N. 252-1912).

A modificazione del punto 2 dell'Ordine Generale N. 8-1912 e dell'Ordine di Servizio N. 252-1912, la fermata di Castelferro della linea Alessandria-Ovada viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pub-

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di CASTELFERRO

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce biglietti	PREZZO DEI BIGLIETTI (compresa la tassa di bollo)						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
			Corso semplice			Andata - ritorno			
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Castelferro	Alessandria - Ovada	Alessandria . .	2.05	1.45	0.95	3.05	2.15	1.40	Predosa
		Castellazzo Casalcermelli .	1.10	0.80	0.55	1.65	1.15	0.80	
		Castelspina Portanova. .	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Ovada.	2.15	1.55	1.00	3.20	2.25	1.50	
		Ovada Nord. .	1.95	1.35	0.90	2.85	2.00	1.35	
		Predosa. . . .	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Rio Secco. . .	0.90	0.65	0.45	1.30	0.95	0.60	
		Roccagrimalda	1.45	1.05	0.70	2.15	1.55	1.00	
		S. Giacomo. .	1.35	0.95	0.65	2.00	1.40	0.95	

blicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, e quindi deve essere considerata per ogni effetto come casa cantoniera.

La medesima è abilitata ai servizi viaggiatori, bagagli e cani e distribuisce biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno per le stazioni ed ai prezzi indicati nel prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio. Però saranno da ammettersi in partenza dalla casa cantoniera di Castelferro anche i viaggiatori, compresi i ragazzi, che comunque abbiano diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come pure saranno da accettarsi le spedizioni di bagagli da trasportarsi, pure a tariffa ridotta, e alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

La casa cantoniera suddetta invierà i propri introiti giornalieri alla stazione di Predosa che rimane incaricata delle scritturazioni e relativi versamenti. Resta quindi abrogato l'Ordine di Servizio N. 252-1912.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

Nell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908. depennare il nome di Castelferro e la lettera *D,* introdottivi in base all'Ordine di Servizio N. 252-1912.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio (Parte 2ª) », a pag. 6 aggiungere un asterisco di contro al nome di Castelferro che dovrà considerarsi scritto in carattere corsivo.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) »:

— a pag. 27 aggiungere nella finca 1 al nome di Castelferro l'indicazione di « casa cantoniera » e nelle finche 6 e 7 alle lettere *V* e *B* il richiamo (6);

— a pag. 121 nella tabella polimetrica (29 bis) considerare il nome di Castelferro come scritto in carattere corsivo e rettificare la distanza fra Castelferro ed Ovada Nord in Km. 16;

— a pag. 224 aggiungere di contro al nome di Castelferro la indicazione di casa cantoniera e alle distanze un altro asterisco.

Infine opportune modificazioni dovranno essere apportate nei prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 15. (M.).

Estensione di servizio nella stazione di La Santa-Villa S. Fiorano della ferrovia Monza-Molteno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 312-1912).

La stazione di La Santa-Villa S. Fiorano della ferrovia Monza-Molteno ammessa, a norma dell'Ordine di Servizio N. 312-1912, al servizio cumulativo per i trasporti a G. V. e P. V. O. con restrizioni, è stata abilitata a tutti i servizi a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., compresi i veicoli ed il bestiame, senza alcuna limitazione.

Opportune modificazioni dovranno introdursi, in relazione a ciò, nell'allegato A all'Ordine di Servizio N. 394-1911 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 16. (C.).

Servizi diretti internazionali per viaggiatori via Gottardo.

I biglietti diretti per la Svizzera ed in transito per la Svizzera, via Gottardo, che comprendono la percorrenza *Flüelen-Lucerna* sono valevoli per effettuare tale percorrenza con la ferrovia, via *Arth-Goldau-Meggen* oppure coi piroscafi del *Lago dei Quattro Cantoni.*

Occorrendo alle Amministrazioni interessate alla detta percorrenza facoltativa di tener conto per lo innanzi dei biglietti che vengono utilizzati per l'una o per l'altra via, si provvede come in appresso per quanto riguarda i biglietti diretti in partenza dall'Italia:

Nei biglietti a libretto di andata e ritorno per Lucerna loco, nonchè per stazioni a nord di Lucerna (in direzione di Langnau o di Olten) ed in quelli di andata e ritorno per Brunnen loco, viene introdotto un tagliando di controllo per il percorso Lucerna — rispettivamente Brunnen-Flüelen, da ritirarsi dagli agenti della Amministrazione che effettua il trasporto.

Gli attuali biglietti in cartoncino

a) di corsa semplice per stazioni situate a Nord di Lucerna (in direzione di Langnau o di Olten);

b) di andata e ritorno per Lucerna loco, nonchè per stazioni a Nord di Lucerna (in direzione di Langnau o di Olten) e per Brunnen;

vengono sostituiti con altri di modello speciale a due sezioni ripiegate l'una sull'altra, una delle quali, quella sottostante, è costituita da un tagliando o da due tagliandi di controllo, secondo che trattisi di biglietto di corsa semplice o di andata e ritorno, che vengono ritirati, come sopra, dagli agenti dell'Amministrazione effettuante il trasporto.

Nessuna ingerenza ha pertanto il personale delle Ferrovie italiane nel ritiro di siffatti tagliandi: dell'istituzione dei biglietti speciali di cui trattasi si dà notizia soltanto perchè vengano dal personale stesso regolarmente riconosciuti e tenuti validi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni dei Compartimenti di Torino e Milano.*

Circolare N. 2. (R.)

Prescrizione delle monete di nichelio da cent. 25.

La Direzione Generale del Tesoro, con sua Circolare N. 114814 in data 16 dicembre 1912, diretta alle Intendenze di Finanza e alle Delegazioni del Tesoro ha ricordato che col 31 gennaio 1913 rimangono prescritte, in forza del Regio Decreto N. 54 del 13 febbraio 1908, e quindi non possono più avere alcun corso, le monete di nichelio puro da centesimi 25.

Nel portare quanto sopra a conoscenza di tutte le stazioni della Rete e degli Uffici comunque incaricati delle riscossioni, si avverte che dal giorno successivo alla predetta data le valute di cui sovra non potranno essere accettate in pagamento dal pubblico, e, per conseguenza, non dovranno più essere comprese negli invii alle Casse Compartimentali.

Queste ultime provvederanno perchè, improrogabilmente, entro il 10 febbraio 1913 venga effettuato, presso le R. Tesorerie Provinciali in sede, al cambio o al versamnto delle dette monete da centesimi 25 di nichelio puro.

Circolare N. 3. (C.)

Mancata pesatura a partenza dei vagoni di derrate alimentari in conto corrente per l'estero.

(Vedi Circolare N. 54-1912).

I trasporti di derrate alimentari, effettuati in conto corrente per l'estero, vengono spesso in arrivo riconosciuti di peso superiore al reale, perchè le stazioni mittenti non si curano di eseguire

la pesatura e ciò nemmeno nei casi in cui questa viene esplicitamente richiesta dallo speditore.

Tale omissione rende necessaria la postuma rettificazione delle tasse di porto, già liquidate colle contabilità dei transiti internazionali nei rapporti con le Ferrovie estere, dà luogo alle conseguenti regolarizzazioni contabili ed è fonte di reclami per parte delle Ditte esportatrici che compilano le loro fatture commerciali in base al peso esposto sui duplicati di lettera di vettura loro rilasciate.

Si richiamano pertanto nuovamente le stazioni e più specialmente quelle fornite di stadere a ponte, a volere provvedere sempre, anche se non richieste, alla pesatura prescritta tassativamente dall'art. 20 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (Edizione 10 ottobre 1901) e perchè sia esposto nell'apposita finca della lettera di vettura e del relativo duplicato, da consegnarsi allo speditore, il peso riconosciuto.

S'interessano poi gli Uffici competenti a voler agire con tutto rigore, qualora accertassero che le stazioni non avessero ad ottemperare a questo nuovo richiamo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Grecchi** cav. avv. Mario - Ispettore capo - Serv. Legale - (Sez. per i Comp. di Roma ed Ancona).	**Grecchi** cav. avv. Mario - Ispettore capo - Serv. Legale - (Sez. per i Comp. di Roma ed Ancona) Roma.
2ª	Id.	**Ferrero** ing. Ernesto - Ispettore - Ufficio Collaudi Torino.	**Ferrero** ing. Ernesto - Ispettore - Officine della Trazione Torino.
2ª	Id.	**Pettenati** ing. Achille - Ispettore principale - Sez. Ovest Lavori Milano.	**Pettenati** ing. Achille - Ispettore principale - Div. Lavori Milano.
3ª	Id.	**Pari** Ugo - Capo ufficio - Div. Mov. Ancona.	**Pari** Ugo - Capo ufficio - Div. Mov. Bologna.
3ª	Delegato supplente	**Maggesi** Arturo - Sotto capo ufficio - Serv. Lav. Bologna.	**Maggesi** Arturo - Sotto capo ufficio - Div. Mov. Bologna.
6ª	Delegato	**Ferroni** rag. Giuseppe - Applicato - Sez. Mov. Verona.	**Ferroni** rag. Giuseppe - Applicato - Div. Mov. Bologna.
6ª	Delegato supplente	**Rossi** Felice - Applicato - Sez. Traz. Alessandria.	**Rossi** Felice - Applicato - Sez. Lavori Alessandria.
7ª	Delegato	**Chinazzi** Bartolomeo - Applicato - Div. Mov. Bologna. **(30-11.1912 rinunciatario).**	**De Martino** Alberto - Aiut. applicato - Controllo Prodotti Torino. **(Diventato Delegato).**
7ª	Id.	**Patrillo** Mario - Aiut. applicato - Deleg. Circ. Veicoli Napoli.	**Patrillo** Mario - Aiut. applicato Div. Mov. Bologna.
16ª	Id.	**Toscani** Filippo - Cantoniere - Sez. Lavori Voghera.	**Toscani** Filippo - Cantoniere - Sez. Centr. Lavori Genova.
16ª	Delegato supplente	**Focacci** Antonio - Cantoniere - Sez. Lavori Savona.	**Focacci** Antonio - Capo sq. cantonieri - Sez. Lavori Savona.
17ª	Rappresent.	**Montagna** Francesco - Capo dep. di 1. grado - Dep. loc. Milano C. **(17.12.1912 rinunciatario da Rappresentante e da Delegato).**	**Negri** Alessandro - Capo deposito di 3. gr. - Dep. loc. Sibari. **(Diventato rappresentante**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
17ª	Rappresentante	**Negri** Alessandro - Capo dep. di 3. grado - Dep. loc. Sibari.	21.12.1912 Rinunciatario come Rappresentante pur rimanendo Delegato della Circoscrizione di Reggio C.
17ª	Delegato	**Migliorini** Giuseppe - Capodep. di 1. grado - Dep. loc. Torino.	Eletto Rappresentante nelle elezioni del 21.12.1912.
17ª	Id.	**Tamburini** Augusto - Capo dep. di 3. grado - Dep. loc. Pistoia.	Eletto Rappresent. supplente nelle elezioni del 21.12.1912.
17ª	Delegato supplente	**Papa** Edoardo - Capo deposito di 1. grado - Dep. locom. Milano P.S.	**Papa** Edoardo - Capo deposito di 1. gr. - Dep. loc. Alessandria.
19ª	Delegato	**Novello** Ettore - Fuochista - Dep. loc. Venezia Maritt.	**Novello** Ettore - Fuochista - Dep. loc. Catanzaro Mar.
20ª	Id.	**Gianfranceschi** Domenico - Verificatore - Dep. loc. Ancona.	**Gianfranceschi** Domenico - Verificatore - Squ. Rialzo Ancona.
20ª	Delegato supplente	**Vanni** Federico - Verificatore - Empoli (Div. Veicoli Firenze).	11.12.1912 **rinunciatario.**
21ª	Id.	**Piattoli** Pasquale - Operaio di 1. classe - Off. Siena.	**Piattoli** Pasquale - Operaio di 1. classe - Off. Siena (Div. Veicoli Firenze).
24ª	Rappresent.	**Ghelfi** Paolo - Guard. d'officina - Off. Bologna.	**Ghelfi** Paolo - Guard. d'officina - Off. Bologna (Div. Veicoli Firenze).
25ª	Id.	**Parigi** Armido - Manovale di officina - Officine Princ. Firenze.	**Parigi** Armido - Manovale di officina - Officine Locomotive Firenze.
27ª	Delegato	**Dabeni** Antonio - Capo staz. di 2. gr. - Staz. Padova.	**Dabeni** Antonio - Capo stazione di 1. gr. - Staz. Padova.
28ª	Delegato supplente	**Di Lauro** Giovanni - Applicato - Staz. Taranto.	**Di Lauro** Giovanni - Applicato Staz. Brindisi Montagna.
31ª	Id.	**Talè** rag. Giuseppe - Aiut. applicato - Staz. Reggio C.	1.11.1912 **Dimissionario dal servizio.**
36ª	Id.	**Proietti Lori** Sante - Manovale - Staz. Portonaccio.	**Proietti Lori** Sante - Manovale Staz. Ponte Galera.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
40ª	Rappresentante	**Menegazzi** Antonio - Sotto ispettore - Div. Traz. Mat. Firenze.	**Menegazzi** Antonio - Sotto ispettore - Div. Veicoli Firenze.
40ª	Delegato supplente	**Pugnani** Ernesto - Capo tecnico di 1. gr. - Off. principali Firenze.	**Pugnani** Ernesto - Capo tecnico di 1. gr. - Officine Locomotive Firenze.
41ª	Rappresentante supplente	**Romoli** Romeo - Capo squ. operai - Off. principali Firenze.	**Romoli** Romeo - Capo squ. operai - Officine Locomotive Firenze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 1R (C.)

Congresso del partito giovanile liberale italiano in S. Gimignano.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, in destinazione di Poggibonsi e viceversa, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 9 al 12 gennaio 1913.

Ritorno: dal 12 al 15 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per i detti partecipanti provenienti dalla Sardegna e dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, gennaio 1913 — Tip Editrice Nazionale. - C-80.

SENTENZE

Contratto di fornitura — Azione di lesione — Inammessibilità — Assegnazione di vagoni nel porto di Genova — Irresponsabilità delle Ferrovie.

Il contratto di fornitura non è che un contratto di vendite successive, prestabilite per l'oggetto e per il prezzo e tali due termini pattuiti debbono rimanere invariati. L'azione di lesione per viltà del prezzo non si può ammettere nella vendita di cose mobili e non si può perciò ammettere neppure nei contratti di fornitura. Spetta al Consorzio autonomo del porto di Genova l'attribuzione di prescrivere le norme per il riparto dei carri disponibili fra le Ditte speditrici in relazione alla importanza ed alla materia dei vari traffici epperò nessuna responsabilità spetta all'Amministrazione ferroviaria per tale assegnazione e per le mancanze di carri che si verificano nei riguardi degli speditori.

CORTE APPELLO ROMA, 7 giugno 1912. — Ditta Carbonifera industriale di Genova c. Ferrovie Stato.

FATTO.

In virtù di contratto 12 agosto 1908 la Società Carbonifera Industriale Italiana di Genova assunse la fornitura di 130 mila tonnellate di carbone inglese mezzo grasso a mattonelle da consegnarsi alle Ferrovie di Stato, franca da ogni spesa, su vagoni, all'uscita dalla fabbrica di Novi Ligure.

L'art. 1° del contratto così disponeva:

La fornitura sarà fatta al prezzo di scellini 21 e pence 10 per tonnellata metrica riferita a bordo Genova, più lire italiane 1.60

la tonnellata metrica quale compenso fisso per il trasbordo a Genova del carbone minuto e della pece occorrenti.

Successivamente con altro contratto 22 novembre 1908 mentre la fornitura era in corso la Società ne assumeva altra per 120,000 tonnellate metriche alle stesse condizioni del contratto precedente, salvo che il prezzo metrico del carbone veniva ridotto a scellini 20 e pence 9 restando quindi immutato il compenso fisso di L. 1.60 la tonnellata pel trasbordo a Genova, in entrambi i contratti si stabiliva inoltre il rimborso a parte delle spese di trasporto delle materie prime dal porto di Genova all'opificio della Ditta fornitrice in Novi Ligure.

Durante la fornitura la Società con varie sue lettere esponeva all'Amministrazione ferroviaria che il prezzo di L. 1.60 per tonnellata pagato per il trasporto a Genova era troppo inferiore alla spesa effettiva di sbarco, e sosteneva che il prezzo pagabile non poteva rappresentare che un semplice acconto, riservandosi di chiedere il pagamento delle maggiori spese incontrate, a tali lettere delle quali le prime due del 29 agosto e 12 settembre 1908, anteriore cioè alla conclusione scritta del 2° contratto, l'Amministrazione oppose sempre che il prezzo era stabilito a *forfait* e doveva quindi comprendere le diverse alee inerenti a tale operazione, (lettere 4 settembre-29 settembre 1908, anteriori al 2° contratto). Riuscite vane le sue istanze Amministrative la Società con citazione 26 maggio 1909, convenne innanzi il tribunale di Roma, il Direttore generale delle Ferrovie di Stato, comm. ing. Riccardo Bianchi e dopo aver esposti i termini contrattuali, dichiarò che il prezzo di L. 1.60 per trasbordo Genova era stato offerto ed accettato a titolo di esclusivo rimborso di quanto a ragione delle vigenti tariffe locali e consuetudinali avrebbe pagato la Ditta essendosi voluta dalle parti contraenti che la Ditta non avesse nè a guadagnare, nè a perdere sul servizio del trasbordo, che essa doveva effettuare in conseguenza della qualità di mandataria dell'Amministrazione ferroviaria.

Aggiunse che la determinazione dei prezzi di L. 1.60 era stato offerto in base a notizie fornito da chi trattava per conto dell'Amministrazione ferroviaria, e cioè in base a quanto l'Amministrazione pagava per i suoi trasbordi nelle epoche nelle quali essa Società avrebbe dovuto eseguire quelli derivanti dai due contratti.

Essendo però le parti incorse in un errore di fatto il consenso era stato viziato e quindi nullo, ed essendosi l'Amministrazione obbligata a rimborsare alla Società la somma effettivamente pagata per gli eseguiti trasbordi, in base alle tariffe vigenti nel porto di Genova, sosteneva doversi rettificare il prezzo di L. 1.60 e sostituirlo con quello di L. 2.30 aumentato del 10% per le condizioni d'inferiorità nelle quali la Società si trovava di fronte alle ferrovie e per maggior costo dello sbarco della pece, proponeva quindi le seguenti domande:

1. Dichiarare nullo per vizio di consenso dipendente da errore di fatto la clausola esposta nei due contratti 12 agosto e 22 dicembre 1908, e con la quale si determinava in L. 1.60 il compenso per rimborso delle spese di trasbordo a Genova del carbone e delle spese occorrenti.

2. Determinare nella somma non inferiore a L. 2.95 per tonnellata metrica il detto compenso.

3. Condannare l'Amministrazione a rimborsare alla Ditta la differenza fra L. 2.95 e 1.60 per i trasbordi eseguiti con gli interessi commerciali salvo applicare il nuovo compenso e quello da eseguirsi.

4. Condannare nelle spese.

Comparse le parti in giudizio la Società attrice con successive conclusioni del 29 giugno 1910, e 10 aprile-12 maggio 1911, insisteva nelle istanze proposte in citazione e subordinatamente deduceva una prova testimoniale che formulata dapprima brevemente ed al (solito) semplice scopo di stabilire le assicurazioni avute dai funzionari delle Ferrovie durante le trattative, il prezzo effettivamente pagato dalla Società ed aumentati o tenuti in precedenti contratti, venne poi così formulato nelle conclusioni del 10 aprile 1911:

1. Vero che nelle trattative che precedettero i contratti 12 agosto 1908 e 22 dicembre 1908 la Carbonifera aveva espressamente dichiarato di non volere correre alcun rischio quanto alle operazioni di trasbordo del carbone e della pece nel porto di Genova sia per l'alea che presentava il costo effettivo delle operazioni medesime, sia perchè siffatte operazioni erano affatto estranee alla sua industria, vero che l'Amministrazione ferroviaria insistette perchè essa accettasse con la espressa intesa si sarebbe fissato

un prezzo (che fu poi quello di L. 1.60 per tonnellata) determinato solo in via di presunzione approssimativa sulla base del costo che essa Amministrazione formalmente dichiarava avere in proprio constatato in L. 1. 43 per tonnellata per le dette identiche operazioni relative al carbone e vero che la deducente a seguito di queste intese, che la assicuravano non avrebbe corso alea di sorta, si indusse ad accettare la esecuzione delle dette operazioni.

2. Vero che le spese effettive per le operazioni di trasbordo del carbone e della pece nel porto di Genova dipendono da un insieme complesso di cause e di fattori e più precisamente.

1. Dalla maggiore o minore affluenza di navi in arrivo nel porto;

2. Dalla maggiore o minore disponibilità:

a) di alee sulle calate per deposito del carbone;

b) di chiatte od altri galleggianti destinati a deposito provvisori;

c) di vagoni sui quali caricare il carbone per il trasporto definitivo;

d) dalla possibilità o meno di usare degli elevatori automatici.

3. Vero che le operazioni di sbarco possono eseguirsi o con gli elevatori automatici o a spalla; ed in questo secondo caso:

a) col passaggio diretto dal piroscafo al vagone;

b) col passaggio del carbone dal piroscafo nelle calate in deposito e dalle calate sui vagoni;

c) col passaggio del carbone dal piroscafo sui galleggianti e da questi sui vagoni;

d) col passaggio del carbone dal piroscafo sui galleggianti, dai galleggianti al deposito, e dal deposito finalmente sui vagoni.

4. Vero che il costo della mano d'opera per lo sbarco è in media di L. 0.86 p. tonnellata e che questo prezzo deve essere pagato una sol volta nel sistema di sbarco di cui alla lettera *e* del precedente capitolo, due volte nei sistemi di cui alle lettere *b* e *c*, tre volte nei sistemi di cui alla lettera *d*.

5. Vero che mentre nel sistema lettera *a* si ha la sola spesa della mano d'opera, negli altri si ha oltre la maggiore spesa della mano d'opera la spesa dei depositi a terra (sistema *b*) della giacenza di chiatte (sistema *c*), di ambedue le giacenze (sistema *d*) e che il costo di questa giacenza varia non solo pel prezzo giornaliero, ma pure per la durata, quale durata ha raggiunto più volte 160 giorni.

6. Vero che la scelta e l'applicazione di uno o l'altro dei sovradetti sistemi di sbarco non dipende affatto dalla libera volontà dello sbarcatore, ma dipende esclusivamente dalle condizioni del porto e dalle disposizioni che in armonia ad esse, vengono impartite dalle autorità marittime, consortili e ferroviarie.

7. Vero che tutti questi fattori sono estremamente variabili ed oscillano fra limiti molto distanti fra di loro senza alcuna probabilità di certe previsioni; e più precisamente:

a) quanto all'affluenza di navi di fronte a 22 ponti di accosto utilizzabili di porto per lo sbarco, si ha una presenza contemporanea di navi in porto che oscillano tra le 15 e le 45 nelle diverse epoche dell'anno, una senza nessuna periodicità costante dipendendo la variabilità dalle condizioni del mercato del carbone e dai noli in Italia ed in Inghilterra delle condizioni generali della navigazione dalla struttura dei piroscafi e dalle condizioni generali dell'industria nel paese di importazione;

b) quanto alla disopnibilità di aree e di chiatte essendo queste di superficie limitata e di numero ristretto, essa varia a seconda della richiesta, cosicchè si hanno periodi in cui alla maggiore affluenza di piroscafi corrisponde mancanza di aree e di chiatte e correlativamente il prezzo di queste varia da un prezzo medio di L. 5 al giorno ad un prezzo medio di L. 30 o 40 al giorno;

c) quanto ai vagoni si ha una disponibilità per il carico oscillante dai 1200 (fabbisogno normale del porto) ad un minimo di 250 e ciò in correlazione alle condizioni generali dal servizio ferroviario eminentemente variabili, senza alcuna periodicità normale, costante e prevedibile.

8. Vero che la previsione del costo di uno sbarco è pressochè impossibile e che per conseguenza le ferrovie sbarcano sempre in economia.

9. Vero che nel periodo dal luglio 1908 al gennaio 1909 nel porto di Genova si verificò una grande affluenza di piroscafi, e una scarsità di galleggianti e quindi una elevazione del loro costo, una scarsità di luoghi di deposito ed una scarsissima distribuzione di vagoni talchè nessun imprenditore od importatore di carboni spese realmente non meno di L. 3 per tonnellata nel detto periodo corrente da luglio 1908 al gennaio 1909.

10. Vero che nella distribuzione ed assegnazione dei vagoni nel porto la Carbonifera veniva sempre considerata come una azienda speciale applicata ad un servizio ferroviario e perciò nei periodi di scarsità e quindi riduzione di quantitativi di vagoni agli importatori, la Carbonifera ebbe a subire ad opera esclusiva delle Ferrovie riduzione molto più gravosa di qualsiasi altro privato tanto di vedere diminuito il quantitativo normale medio quotidiano di 80 vagoni fino ad 8 o 10 vagoni.

11. Vero che le operazioni di sbarco affidate alla deducente con contratto 12 agosto e 24 dicembre 1908 non si potevano eseguire se non in minima parte con gli elevatori automatici, e furono invece eseguiti, per la quasi totalità a spalla, importando una spesa reale ed effettiva di L. 2.75 per tonnellata in media è vero che nello stesso periodo di tempo le ferrovie per i propri sbarchi, nonostante fruissero di un approdo speciale e di altre facilitazioni, hanno speso effettivamente per gli sbarchi effettuati direttamente L. 2.47 per tonnellata.

Coll'ultima comparsa del 12 maggio 1911 deduceva per il seguente:

12. Capitolo di prova.

Vero che nel porto di Genova l'assegnazione dei carri alla Società carbonifera non è fatta direttamente dal consorzio, ma è fatta alla Società carbonifera dall'Amministrazione ferroviaria, la quale si preleva dei carri che essa chiede al consorzio stesso.

La difesa dell'Amministrazione chiese il rigetto di tutte tali istanze.

Il Tribunale con sentenza 7-19 giugno, rigettò le domande della Società condannandola nelle spese del giudizio.

Interpose appello la Ditta carbonifera con atto 26 luglio 1911 ed avanti questa Corte riprodusse le istanze tutte proposte in primo grado.

L'Amministrazione delle ferrovie chiese il rigetto dell'appello.

IN DIRITTO.

A sostegno della domanda di un compenso maggiore di quello stabilito dai contratti 12 agosto e 27 dicembre 1908 per le spese di trasbordo a Genova, la Ditta carbonifera industriale italiana, come si rileva dalle conclusioni e dalle prove proposte in primo grado e ripetuto in questa sede, adduce i seguenti motivi:

1. L'interpretazione se non letterale, certo logica, della clausola contrattuale che porta a ritenere che la carbonifera non assumeva per le operazioni di trasbordo dei carboni nel porto di Genova un contratto a *forfait*, un servizio a rimborso di spese, previsto per quanto era possibile prevedere in un determinato corrispettivo, ma variabile, quando per fatti sopraggiunti quel corrispettivo si appalesasse non corrispondente alla spesa effettivamente incontrata.

2. L'obbligo che per l'art. 1753 Cod. Civ. aveva l'Amministrazione delle ferrovie di rimborsare alla ditta sua mandataria, in ordine al discarico ed al carico nel porto di Genova le spese fatte in esecuzione del mandato ed a pagargli un compenso (art. 349 Codice comm.).

3. Forza maggiore dovuta a condizioni sopraggiunte non prevedibili, estranee al contraente, quali la grande affluenza di piroscafi nel porto di Genova dal luglio 1908 al gennaio 1909 alla scarsità di galleggianti, luoghi di deposito ecc.

4. Colpa dell'Amministrazione delle ferrovie la quale, non fornendo a tempo i carri ferroviari occorrenti pel carico del carbone e della pece, cagionò alla Ditta un aggravio di spese.

5. Errore di fatto dovuto alle assicurazioni dei preposti all'Amministrazione delle ferrovie circa il costo del trasbordo, errore che viziò il consenso e rende quindi nulla la relativa clausola contrattuale.

Nelle memorie della Società attrice, veramente l'errore di fatto viene prospettato come terzo motivo e prima della colpa dell'Amministrazione, ne è chiaro che logicamente esso viene invece per ultimo, giacchè mentre i primi quattro motivi, suppongono la piena validità della clausola contrattuale e soltanto tendono ad interpretarla ovvero ad applicarla in modo diverso da ciò che risulta dalla letterale espressione usata dai contraenti; coll'errore di fatto, che avrebbe viziato il consenso, si deduce la nullità della clausola stessa, contraddicendo così a quanto prima si affermava.

Tali numerosi e contradittori motivi con i quali si tenta di sorreggere la domanda di un maggiore compenso, rilevano chiaramente non soltanto l'incertezza della tesi. ma l'impossibilità logica e giuridica in cui si trova la Società di sostenere che possa spettarle un compenso variabile mentre il contratto parla a chiarissime note di compenso fisso.

Infatti non resistono anzitutto ad una critica elementare gli argomenti con i quali si dovrebbe provare una intenzione dei contraenti in contrasto con quanto risulta dalla clausola contrattuale, che con termini imperativi o tali da non lasciar luogo a dubbi stabilì doversi la fornitura fare al prezzo di scellini 21.10 e 20.09 bordo Genova, più lire 1.60 la tonnellata metrica, quale compenso fisso per il trasbordo a Genova delle materie prime. Si osserva anzitutto che, essendo il prezzo delle mattonelle riferito a bordo Genova, dovevano le spese successive per trasbordo e per inoltro fino alle officine della Ditta essere a carico dell'Amministrazione si vuol trovare argomenti a sostegno di questa tesi, non soltanto nella fissazione del prezzo delle mattonelle a bordo Genova, ma anche nello stabilito rimborso delle spese per trasporto ferroviario da Genova alle officine sociali e nel genere d'industria esercitato dalla Società e cioè la fabbrica delle mattonelle. Ma l'aver tenuto distinti vari prezzi, non importa necessariamente che diversi siano i criteri ai quali si ispirarono i contraenti nel determinarli,

Ed anzi, anche per i compensi da corrispondere per le operazioni successive all'arrivo a Genova si tennero criteri diversi, poichè nei contratti si stabilisce il compenso fisso di L. 1.60 per il trasbordo ed il rimborso di spesa per l'inoltro in ferrovia. Così quest'ultimo fatto, dimostrando la diversità dei sistemi usati per i prezzi successivi, anzichè sorreggere la tesi dell'attrice, sta a dimostrarne il nessun fondamento. Nè si può arguire dalla industria esercitata dalla società per dedurre che siasi voluto pattuire il rimborso di ogni spesa effettiva, successiva all'arrivo delle materie prime in Genova. I contratti di fornitura offrono esempi quotidiani di obblighi assunti dai fornitori, estranei alla loro attività industriale e commerciale, obblighi che necessariamente deve imporre la pubblica Amministrazione, la quale non può senza grave suo disagio dispendio e senza perdita di tempo ricorrere a contratti distinti per ogni singola operazione relativa ad una determinata fornitura. Il trasporto delle materie fornite costituiva l'esempio più comune di tali obblighi assunti da fornitori, che non siano anche impresari di trasporti. La diversità dell'industria esercitata dal fornitore può spiegare in tali casi la distinzione tra compensi fissati per le materie fornite e compensi per queste operazioni diverse. Ma nulla vieta che anche per queste ultime operazioni si adoperi il sistema del compenso fisso, che è il sistema normalmente seguito dalla pubblica Amministrazione la quale non può per esigenze imposte dalla legge che regolano le spese dello Stato, assoggettarsi alle mutevoli vicende dei prezzi dei trasporti. La stessa determinazione del rimborso di spesa fissata soltanto per l'inoltro dei materiali in ferrovia fino alle officine sociali anzichè essere una deviazione dalla regola, ne è una conferma, poichè tale trasporto avvenendo per opera dell'Amministrazione stessa contraente non poteva andar soggetto a variazioni, od almeno le possibili variazioni non potevano recare aggravio alla Amministrazione convenuta. Mancava quindi per questa parte l'elemento dell'alea, che l'Amministrazione voleva sfuggire con determinazione di prezzi fissi.

D'altra parte è anche possibile, ed è anzi verosimile, che la fissazione di prezzi distinti si ispiri a calcoli diversi fatti dall'Amministrazione appaltante sui prezzi delle mattonelle e sui prezzi del trasbordo, ma questi calcoli che precedono ogni appalto di fornitura sono bensì la base sulla quale l'Amministrazione fa le sue

proposte di contratto, ma non sono affatto il fondamento del contratto. Spetta al fornitore esaminare se i prezzi siano di sua convenienza prima di accettare la fornitura, ma una volta, fatta regolarmente l'accettazione, egli non può distinguere più tra prezzi fissi stabiliti per il materiale fornito e prezzi fissi stabiliti per le operazioni necessarie. Entrambi sono prezzi fissi ed egli deve subire l'alea inerente ad entrambi. Invano per dare alla parola fisso un significato diverso da quello che ha nell'uso comune la difesa della Società, ricorre al precedente contratto del 30 novembre 1906, che conteneva l'identica locuzione, stabilendo un compenso fisso di L. 2 a tonnellata per sbarco e carico delle materie prime, compenso che venne poi accumulato e portato a L. 2.60, con posteriore contratto dell'11 giugno 1907 la cui narrativa sarebbe il riconoscimento della pretesa della Società di essere rimborsata delle maggiori spese sostenute. Infatti a parte che le clausole di un contratto si interpretano le une per mezzo delle altre, e non ricorrendo a contratti diversi fra le stesse parti, giustamente rileva la difesa delle ferrovie che se criteri amministrativi i quali non possono essere oggetto di esame, suggerirono altra volta all'amministrazione l'accoglimento delle domande della Società, essa non può oggi invocare quei criteri discrezionali a sostegno della interpretazione del contratto. Inoltre dopo quel contratto se ne ebbero altri in cui si stabilì il rimborso di spese e se poi si ritornò al sistema del compenso fisso evidentemente si volle darvi pratica attuazione.

Pertanto nessun serio elemento sta a sostegno dell'interpretazione che al termine fisso vorrebbe dare la Società attrice intendendolo come un minimo di costo per l'Amministrazione ferroviaria, o come altrove dice, quale un compenso medio tra il diverso numero di operazioni che occorrano a seconda dei piroscafi. Il significato chiaro e comune della parola *fisso* non può prestarsi a tali interpretazioni, che avrebbero lo stesso significato a *fisso e minimo*, *a fisso e medio*.

Invano si affermò ancora che l'obbligatorietà delle tariffe dei facchini escluse l'alea, giacchè anche l'obbligatorietà va intesa in relazione ad un determinato momento, ben potendo avvenire che altre tariffe maggiori o minori siano imposte in avvenire, costituendo un'alea pel fornitore.

D'altronde ogni sforzo esigesi per tentare di negare che il

compenso fisso stabilito pel trasbordo costituisca un *forfait* si infrange con la confessione della Società, contenuta nella lettera da lei scritta il 12 settembre 1908 alla Direzione generale delle ferrovie e da lei stessa prodotta in copia. Ivi infatti essa scriveva:

« È vero inoltre che il prezzo *a forfait* dello sbarco comprende « le diverse alee inerenti a tale operazione, ma tale prezzo venne « stabilito alla S. V. prendendo per base un periodo di tempo in « cui la disponibilità dei vapori pel carico del nostro minuto erano « a questo scalo quanto mai abbondanti ».

Se adunque la stessa Società riconosceva con questa lettera, l'esistenza di un *forfait*, e se tale esistenza si opponeva dall'Amministrazione alla richiesta di un aumento di compenso, invano oggi vorrebbe negare ciò che prima ammise, e che non le impedì tuttavia di concludere il secondo contratto agli stessi patti.

Di fronte a tale chiarissima confessione relativa alla portata del patto, fatta nel periodo intermedio tra l'uno e l'altro contratto, non si può seriamente discutere se debba prevalere il senso letterale delle parole o l'intenzione dei contraenti. L'uno e l'altro elemento portando necessariamente in questa causa alle stesse interpretazioni, cade necessariamente il 2° motivo posto a sostegno della domanda e cioè, il mandato. Se infatti si tratta di appalto del trasbordo, assunto dalla Carbonifera *a forfait*, devesi escludere che essa agisse in qualità di mandataria dell'Amministrazione, nelle operazioni di sbarco. Essa agiva per suo conto e per suo esclusivo interesse e quindi per un titolo che escludeva il mandato. Dato il carattere di compenso fisso od *a forfait* riconosciuto al corrispettivo del trasbordo non si può neppure invocare la forza maggiore, la cui azione si sarebbe esercitata unicamente sull'aumento dei prezzi di trasbordo. Se si potesse invocare casi di forza maggiore che hanno portati ad aumento di costo dei materiali o della mano d'opera *sarebbe troppo facile* sottrarsi agli obblighi contrattuali e tramutare in variabile il prezzo fisso. Il contratto di fornitura non è che un contratto di vendite successive prestabilite per l'oggetto e per il prezzo e tali due termini pattuiti debbono rimanere invariati. L'azione di lesione per viltà del prezzo non si può ammettere nella vendita di cose mobili e non si può perciò ammettere neppure nei contratti di fornitura. D'altra parte gli avvenimenti, dei quali si vorrebbe ravvisare la forza maggiore

e che si vorrebbero provare coi capitoli IX e in parte XI di prova testimoniale non hanno veramente tale carattere.

Infatti la grande affluenza di piroscafi, la scarsità di galleggianti, la scarsità di luoghi di deposito, la scarsissima distribuzione dei vagoni e l'impossibilità di avere gli elevatori automatici, sono fatti, che si verificano con certa frequenza in un grande porto come quello di Genova. Manca quindi uno dei caratteri della forza maggiore e cioè l'impossibilità di previsione dell'avvenimento.

Neppure è fondato quanto si adduce circa la colpa dell'Amministrazione per la mancata fornitura dei vagoni. Se anche fosse provato che i vagoni erano forniti in numero insufficiente come si vuol provare con l'art. X, non si potrebbe tuttavia affermare la colpa dell'Amministrazione. Ai sensi della legge 12 febbraio 1903 e del regolamento per la sua esecuzione al Consorzio autonomo del porto di Genova spetta l'attribuzione di prescrivere le norme per la ripartizione dei carri disponibili fra le Ditte speditrici, in relazione all'importanza ed alla materia dei varî traffici; quindi nessuna responsabilità spetta all'Amministrazione ferroviaria per tale assegnazione e per la mancanza verificatasi nei riguardi della Carbonifera. Il Capitolo XII, che si adduce per provare che alla Carbonifera l'assegnazione dei carri veniva fatta dall'Amministrazione ferroviaria, la quale li prelevava dai carri che chiedeva al Consorzio, è irrilevante, poichè anche ammesso quanto si deduce, resta sempre accertato che il Consorzio solo ha la distribuzione e che l'Amministrazione ferroviària non poteva dare alla Carbonifera più di quanto essa riceveva dal Consorzio. A parte poi tutte queste considerazioni, ed anche ammettendo in ipotesi che le mancanze di vagoni si debbano ascrivere a colpa dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, non si tratterebbe mai di colpa nell'esecuzione del contratto di fornitura, che possa valere per rendere nulla la clausola relativa al prezzo fissato per il trasbordo. La Ferrovia in ordine alla fornitura dei vagoni non aveva la veste di contraente, assunta nel contratto di fornitura delle mattonelle, ma di vettore, con un contratto diverso, indipendente dal primo, e se la Società dovrebbe in ogni caso promuovere una separata azione per questo titolo, ma non può pretendere di addurre la colpa alla Ferrovia, nel contratto di trasporto, come colpa nel contratto di fornitura, pel quale nessun obbligo di questo genere essa aveva assunto, nè

poteva assumere perchè la mancanza di vagoni può verificarsi per ragioni indipendenti dalla volontà dell'Amministrazione.

Resta l'ultimo motivo sul quale fonda la Società la domanda di maggior compenso, e cioè l'errore di fatto che avrebbe viziato il consenso. L'errore però non cade certamente sulla sostanza della cosa che forma l'oggetto del contratto e cioè sulle quantità essenziali della cosa secondo la sua natura, ma soltanto, secondo la tesi della Società, sulla determinazione del prezzo.

Trattasi quindi di errore che per l'art. 110 Cod. civ. non può produrre la nullità del vincolo contrattuale. Ad ogni modo il preteso errore sarebbe stato provocato soltanto come si vuol provare col capitolo 1° dalle insistenze ed assicurazioni delle Ferrovie circa il costo del trasbordo. Gli affidamenti, specie quando provengono non dalla parte direttamente, ma dei suoi rappresentanti od agenti, non costituiscono raggiri e neppure alcun vincolo giuridico.

Non si possono considerare promesse bilaterali di contratto, poichè mancherebbe in ogni caso la rappresentanza, od il consenso dell'Amministrazione. Se errore vi fu da parte della Società la quale ritenne rimunerativo il compenso offerto, non può quindi per nessun verso addebitarne la colpa all'Amministrazione. L'errore è dovuto invece interamente a colpa della Società, la quale, nonostante le assicurazioni in contrario, prima di assumere la fornitura ed accettare il compenso pel trasbordo poteva e doveva assumere essa dirette informazioni sul costo del trasbordo.

Le premesse considerazioni già dimostrano l'irrilevanza della prova testimoniale in quanto tende a provare pretesi casi di forza maggiore, la colpa delle Ferrovie, l'errore di fatto (Cap. I, IX, X, XI e XII).

Ma sono anche inammissibili quei capitoli di prova, che tendono a dare allo scritto una interpretazione diversa da quella letterale e logica, a stabilire cioè che l'Amministrazione contrasse l'obbligo di rimborsare la spesa di trasbordo del materiale, le cause dalle quali dipende l'ammontare di tale spesa, la loro variabilità, i fattori che vi si riferiscono ed a quanto veramente sia salita la spesa stessa. Per essere ammessa a provare contro lo scritto, la Società invoca il principio di prova scritta, che fa consistere nella transazione relativa al contratto del 30 novembre 1906, ma trattasi di scritto che si riferisce ad altro contratto, e che non avendo

alcuna attinenza al rapporto oggi controverso non può costituire alcun principio di prova di fatti relativi ai contratti che sono in maturazione. Invoca pure il potere conferito al giudice in materia commerciale (art. 44 Cod. comm.), ma trattasi di potere discrezionale di cui non si reputa conveniente far uso di fronte ad un contratto chiarissimo così per le parole usate, come per le intenzioni dei contraenti, chiarite anche dalla loro corrispondenza successiva. D'altronde la prova di intenzioni diverse da quelle risultanti dallo scritto se deve essere ammessa con produenza tra privati, non si potrà ammettere, se non in casi eccezionalissimi nei rapporti della Pubblica Amministrazione, la quale non può contrattare se non con la forma scritta e sotto l'osservanza di vigorose norme di approvazione e di contratto, che eliminano ogni efficacia di verbali dichiarazioni, contrarie allo scritto. Se non è ammissibile la prova in quanto tende a dare ai patti un significato diverso da quello risultante dallo scritto diviene irrilevante ogni opera relativa al costo del trasbordo (II-III-IV-V-VI-VII-XI) ed ai sistemi seguiti dalle Ferrovie negli sbarchi (VIII). Qualunque spesa abbia dovuto sopportare la Società per tale operazione rimane a suo carico per effetto del patto da lei accettato.

Considerando che le spese di questo giudizio vanno poste a carico della Società soccombente:

P. q. m. la Corte uditi i procuratori delle parti, respinta ogni diversa istanza ed eccezione, rigetta l'appello interposto con atto 26 luglio 1911 dalla Società Carbonifera industriale italiana avverso la sentenza del Tribunale di Roma 17-19 giugno 1911 che conferma in ogni sua parte. Condanna la Società appellante anche nelle spese ed onorari di avvocato di questo giudizio di appello in favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Delega per la liquidazione il consigliere estensore della presente.

Anno VI - N. 3

16 Gennaio 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Gennaio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429 e l'articolo 1 del Regio Decreto 28 giugno 1912 N. 728;

Su designazione del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

DECRETA:

Art. 1. - In sostituzione del comm. ing. Luigi Barzanò, è chiamato a fare parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'Ispettore superiore comm. ing. Ferdinando Samuelli.

Art. 2. - Il comm. ing. Francesco De Roberto, Capo del Servizio centrale Commerciale, è confermato a membro del Consiglio suddetto quale rappresentante, pure, dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Roma, 9 gennaio 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Appendice all'Ordine di Servizio N. 370-1912. (R.).

Soppressione degli uffici stralcio delle cessate ragionerie di Venezia e di Ancona.

A decorrere dal 20 gennaio e dal 16 marzo 1913 verranno rispettivamente soppressi gli Uffici Stralcio delle cessate Ragionerie di Venezia e di Ancona.

La trattazione delle vertenze e la liquidazione contabile delle partite tuttora pendenti, afferenti a quei Compartimenti, verranno rispettivamente effettuate: *dalle Ragionerie di Milano e di Roma* per le partite riguardanti linee che appartenevano ai Compartimenti di Venezia e di Ancona e che sono passate a far parte della nuova circoscrizione dei Compartimenti medesimi; *dalla Ragioneria di Firenze* per le partite riguardanti le linee dei suddetti Compartimenti, che sono passate a far parte del Compartimento di Bologna.

Ordine di Servizio N. 17 (C.)

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra le ferrovie dello Stato, la Società Nazionale di servizi marittimi e la Società di Navigazione a vapore "Puglia" per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. dall'Italia ai porti delle sue colonie ed a porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia, del Levante, dell'Egitto e oltre Suez.

Col 1° febbraio 1913 andrà in vigore, in via di esperimento, un *servizio cumulativo ferroviario-marittimo* fra le Ferrovie dello Stato, da una parte, e la Società Nazionale di Servizi Marittimi e

la Società di Navigazione a vapore « Puglia », dall'altra, avente per iscopo il trasporto diretto degli oggetti e delle merci in genere dall'Italia ai porti delle sue colonie ed a porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia, del Levante, dell'Egitto e oltre Suez, in transito per i porti di Ancona, Bari, Brindisi, Catania, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Siracusa e Venezia, limitatamente alle spedizioni costituite ciascuna di un solo collo, del peso di non oltre 30 Kg. e non superante in volume metri cubi 0,250, nè in dimensioni metri lineari 1,50.

Si invitano pertanto le stazioni a prendere esatta conoscenza del fascicolo delle « Condizioni e Tariffe », che viene distribuito in ordine al nuovo servizio e si richiamano qui appresso le disposizioni più importanti.

I. — Eseguimento e tassazione dei trasporti.

1. *Località ammesse al servizio.* — Sono ammessi al servizio:

a) le stazioni delle Ferrovie dello Stato nominate nell'elenco Allegato N. 1 alle « Condizioni e Tariffe »;

b) gli scali marittimi indicati nel prospetto che figura in fine del detto Allegato N. 1. Essi sono suddivisi in quattro gruppi, a seconda dei porti di transito per i quali può farsi il servizio.

Fino a nuovo avviso, però, non è ammessa l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo per le destinazioni di Bengasi, Derna, Homs, Misurata e Tobruk.

2. *Modo di trasporto ed inoltro delle merci.* — Il trasporto dei colli, per quanto riguarda il percorso ferroviario dalla stazione di partenza al punto d'imbarco, si effettua a grande velocità e l'inoltro delle spedizioni dovrà aver luogo con le stesse norme e con i treni stabiliti per gli analoghi trasporti in servizio interno.

Le spedizioni devono essere instradate esclusivamente per il porto di transito che è indicato di fronte a ciascuna stazione, rispettivamente per ognuno dei quattro gruppi nei quali sono suddivise le località destinatarie.

3. *Documenti di trasporto.* — La lettera di vettura modulo CI-144, instituita per il nuovo servizio cumulativo, consta di tre tagliandi.

Il tagliando portante l'indicazione « duplicato » deve essere rilasciato al mittente, col timbro a data della stazione di partenza; gli altri due tagliandi saranno inoltrati con la merce, senza che occorra compilare alcun foglio di via, fino alla stazione del porto di transito, la quale ne tratterrà uno per gli effetti contabili di cui al seguente punto 14 e consegnerà l'altro ,insieme con la merce, alla Società di Navigazione.

Le lettere di vettura devono essere redatte in lingua italiana e contenere tutte le indicazioni volute dallo stampato. Le stazioni devono esigere dagli speditori che siano esposte sui detti documenti, in modo chiaro e preciso, le indicazioni che più specialmente si riferiscono al nome, cognome e domicilio del mittente e del destinatario, per evitare, quanto più sia possibile, ritardi o disguidi nell'invio delle spedizioni o degli eventuali avvisi o comunicazioni che, per il loro inoltro o la loro riconsegna, dovessero essere dati alle parti.

4. *Accettazione dei trasporti.* — L'art. 6 delle « Condizioni e Tariffe » stabilisce che le merci e gli oggetti destinati al trasporto devono essere condizionati in modo da preservarli da *ogni* danno od avaria dipendenti dalla loro natura e dalle manipolazioni necessarie durante il viaggio e che si ammettono non protette da imballaggio le sole merci ed i soli oggetti non danneggiabili.

Lo stesso articolo 6 indica, poi, la specie dell'imballaggio che deve essere usato a seconda che trattisi di merci od oggetti allo stato solido, di merci friabili o allo stato polverulento, oppure di merci allo stato liquido o pastoso.

Le stazioni, quindi, alle quali è lasciato di giudicare sulla sufficienza o meno degli imballaggi adoperati per i trasporti loro presentati devono ricordare sempre che l'imballaggio delle merci occorre sia in ogni caso tale da rispondere alle condizioni, del tutto particolari, del trasporto marittimo, più difficili di quello terrestre, a causa delle più laboriose operazioni di imbarco, sbarco e collocamento nelle stive, del bagnamento dei colli nei casi di pioggia durante le dette operazioni di imbarco e sbarco, degli spostamenti

facilmente prodotti pel rullìo normale, e, peggio ancora, per quello con mare agitato.

È pertanto assolutamente necessario che le stazioni si attengano scrupolosamente alle disposizioni del suddetto articolo 6 e non accettino, *neppure verso rilascio del bollettino di garanzia*, le merci che potessero avariarsi per essere prive di imballaggio o con imballaggio il quale, pur essendo della specie stabilita, non sia però tale da garantire l'incolumità del contenuto.

5. *Consegna delle merci ai transiti.* — La consegna delle merci dalle Ferrovie dello Stato alle Società di Navigazione si farà a magazzeno negli scali di Genova S. Limbania, Livorno Marittima, Napoli Marittima, Reggio Calabria Porto, Messina Porto, Siracusa Porto, Palermo Porto, Brindisi Porto, Ancona Porto e nella stazione di Bari; nei carri, nello scalo di Catania Porto e sotto paranco del piroscafo ormeggiato al molo, nello scalo di Venezia Marittima (S. Basilio).

6. *Termini per la consegna delle merci. Tasse di sosta ai transiti.* — La consegna delle merci alle Società di Navigazione avrà luogo nel giorno stabilito dall'itinerario per l'approdo dei piroscafi e non meno di 12 ore prima della partenza dei piroscafi medesimi.

Qualora la consegna non potesse effettuarsi nel giorno stabilito dall'itinerario, o, per l'attesa dell'itinerario stesso, la merce dovesse rimanere giacente più di sei giorni, dovranno essere applicate le tasse di sosta indicate nella tabella delle tasse accessorie (pag. 9 delle « Condizioni e Tariffe »).

7. *Ricognizione dei trasporti.* — Lo scambio dei trasporti ai transiti si effettuerà mediante il riconoscimento in contraddittorio, fra gli Agenti dell'Amministrazione ferroviaria e quelli delle Società di Navigazione, del numero, specie, condizione e peso dei colli di merce in confronto delle indicazioni portate dai documenti di trasporto e di dogana che accompagnano le spedizioni.

8. *Assegni e spese anticipate.* — Il mittente ha facoltà di gravare le spedizioni di una somma a titolo di assegno, fino a raggiungere, a giudizio della stazione di partenza, il valore della merce, più l'ammontare dei prezzi di trasporto e delle tasse accessorie.

Per il rimborso degli assegni agli aventi diritto, valgono le norme ordinarie: occorrerà soltanto tener presente che, all'atto del pagamento dell'assegno al mittente, le stazioni dovranno trattenere, oltre alla provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato, anche quella riguardante la Società di Navigazione e cioè, complessivamente, L. 1.25 per ogni cento lire indivisibili.

Le spese anticipate non sono ammesse per qualsiasi titolo.

9. *Merci ed oggetti ammessi al trasporto.* — Le spedizioni possono essere composte di merci ed oggetti in genere, salvo le esclusioni tassativamente indicate nell'art. 8 delle « Condizioni ».

Verificandosi, pertanto, che sia stata accettata od inoltrata una spedizione composta di cose escluse, presentate dal mittente con dichiarazione inesatta o falsa, la stazione che scopre l'irregolarità dovrà sospendere senz'altro il trasporto e darne avviso al mittente, se l'irregolarità stessa fu scoperta a partenza, ovvero alla stazione mittente, se l'irregolarità fu scoperta durante il viaggio.

In questo secondo caso, la stazione di partenza che riceve l'avviso della sospensione del trasporto, deve, a sua volta, provvedere ad informarne il mittente per gli effetti dell'applicazione della prescritta penalità e per promuovere i provvedimenti opportuni per la riconsegna, per il deposito, per il ritorno o per quant'altro può riflettere l'ulteriore seguito da dare alla spedizione.

Qualora il mittente, a seguito della notizia avuta, si presti al pagamento della penalità ed a dare disposizioni di esecuzione possibile, le stazioni si regoleranno come negli ordinari casi di modificazione del contratto di trasporto: in caso diverso, le stazioni considereranno la spedizione come abbandonata ed adotteranno, di propria iniziativa, quei provvedimenti che le particolari circostanze richiedono, salvo a riferire d'urgenza alla rispettiva Divisione di Movimento per le ulteriori disposizioni.

10. *Tassazione dei trasporti e riscossione delle tasse di porto e delle tasse e spese accessorie.* — La tariffa valevole per i trasporti di cui si tratta ha due classi: la classe prima è applicabile ai trasporti con un percorso terrestre fino a 300 km.; la seconda a quelli con un percorso di oltre 300 Km.

Ciascuna classe ha due prezzi: il primo è dovuto pei trasporti in destinazione di Aden, Obbia, Mogadiscio, Merka, Brawa, Kisimayu, Mombasa, Zanzibar, Bombay, Singapore e Hong-Kong; il secondo per i trasporti in destinazione di tutte le altre località ammesse al servizio.

Nell'Allegato N. 1 alle « Condizioni e Tariffe » è già indicata, di fronte a ciascuna stazione, la classe di tariffa da applicarsi, a seconda del porto di transito cui la spedizione deve essere appoggiata. Le stazioni sono, quindi, in grado di stabilire il prezzo da riscuotere, senza bisogno di fare il calcolo delle distanze.

Il pagamento dei prezzi di trasporto, nonchè delle tasse e spese accessorie che si possono determinare a partenza, deve essere fatto sempre in affrancato. Saranno perciò da riscuotersi a partenza anche le tasse di bollo delle polizze di carico, occorrenti in numero di almeno due esemplari per ogni trasporto, nonchè, quando del caso, la tassa di bollo di un esemplare della polizza di assicurazione nella misura indicata nella tabella delle tasse accessorie (pag. 9 delle « Condizioni e Tariffe »).

Quando il mittente abbia dichiarato di voler tenere a proprio carico anche le spese non prevedibili o che non possono determinarsi a partenza, che fossero incontrate lungo il trasporto per garantire l'inoltro della merce a destinazione, nonchè gli eventuali dazi d'uscita, mediante rilascio di un congruo deposito, il trasporto stesso dovrà giungere al transito di mare scortato dalla prescritta nota d'affrancazione Mod. CI-462. La stazione ferroviaria di transito farà ripresa, all'appoggio della nota d'affrancazione, dell'ammontare delle spese e dei dazi in parola su quella mittente, la quale provvederà alla liquidazione del deposito medesimo.

11. *Modificazioni al contratto di trasporto, riduzione od annullamento di assegni.* — Le disposizioni suppletive del mittente per le modificazioni al contratto di trasporto, ammesse nei limiti e colle modalità stabilite dalle tariffe ferroviarie, potranno avere effetto solo nel caso in cui le merci non siano ancora state consegnate alla Società di Navigazione per l'imbarco.

Viene fatta eccezione soltanto per le domande di riduzione od annullamento di assegni, che le stazioni potranno accettare anche dopo l'avvenuto imbarco della merce ed inoltreranno per la stessa

via seguita dalla spedizione, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni contenute nell'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ».

Allorchè dai mittenti, per maggiormente assicurare l'adempimento di tali domande, venisse richiesto il preavviso telegrafico allo scalo marittimo di definitiva destinazione delle spedizioni, le stazioni, in aggiunta alla tassa fissa di L. 1, esigeranno anche il pagamento anticipato della spesa pel telegramma, ovvero un congruo deposito, da liquidarsi poi secondo le norme ordinarie.

Si rammenta che per l'annullamento di assegni, le stazioni dovranno ritirare, come di regola, il relativo scontrino di riconoscimento e riscuotere ,in pari tempo, la provvigione spettante alle Ferrovie dello Stato ed alla Società di Navigazione, nella misura minima di L. 1.25.

12. *Corrispondenza d'ufficio.* — Le riserve per qualsiasi anormalità saranno date alle stazioni interessate nei modi e nei termini prescritti dai regolamenti in vigore per gli ordinari trasporti in servizio interno.

Per le giacenze, per il rifiuto delle merci ed in genere per tutto quanto ha attinenza ai trasporti contemplati dal presente Ordine di Servizio, la corrispondenza sarà scambiata esclusivamente fra le stazioni ammesse al servizio e quelle di Genova S. Limbania, Livorno Marittima, Napoli Marittima, Reggio Calabria Porto, Messina Porto, Catania Porto, Siracusa Porto, Palermo Porto, Brindisi Porto, Bari, Ancona Porto e Venezia Marittima, le quali serviranno da intermediarie verso le locali Agenzie della Società Nazionale di Servizi Marittimi o della Società « Puglia ».

13. *Reclami.* — A forma dell'art. 17 delle «Condizioni e Tariffe » i reclami debbono essere presentati alla Società di Navigazione che ha effettuato il trasporto, fatta eccezione soltanto per quelli riferentisi ad erronee tassazioni od a spedizioni non altrimenti imbarcate, per i quali le stazioni si atterranno alle disposizioni generali contenute nell'art. 33 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », tenendo presente che la loro trattazione e definizione è, in via transitoria, di competenza del Controllo merci cumulativo italiano di Firenze.

II. — Contabilità dei trasporti.

14. *Registrazione dei trasporti.* — Le spedizioni eseguite in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo di cui si tratta dovranno essere scritturate, secondo le norme ordinarie, nei registri e nei riassunti del servizio internazionale Mod. CI-401 e CI-417.
riassunti del servizio internazionale Mod. CI-401 e CI-417.

Analogamente si dovranno inscrivere sui registri e sui riassunti arrivi del servizio internazionale Mod. CI-404 e CI-426 le eventuali riprese per riduzione od annullamento di assegni.

Le stazioni transito di mare registreranno le spedizioni in arrivo e provvederanno al regolamento dei conti con le Società di Navigazione seguendo le istruzioni che verranno ad esse particolarmente impartite.

15. *Fornitura delle « Condizioni e Tariffe » e delle lettere di vettura.* — Il fascicolo delle « Condizioni e Tariffe » e le apposite lettere di vettura Mod. CI-144 saranno distribuiti, in tempo utile, a cura dell'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze, a tutte le stazioni interessate.

Le stazioni alle quali pervenissero richieste di acquisto del fascicolo in parola, che è vendibile al pubblico al prezzo di L. 0.30, dovranno farne domanda, nei modi d'uso, all'Ufficio predetto, il quale provvederà per l'invio e disporrà per la contabilizzazione dell'importo.

Le lettere di vettura Mod. CI-144 sono vendibili al pubblico al prezzo di centesimi cinque per ciascun esemplare.

Per le eventuali domande che venissero presentate dalle Ditte per la fornitura delle lettere di vettura con la riproduzione a stampa del proprio nome o della ragione sociale, le stazioni si regoleranno secondo il disposto dell'art. 35 delle « Norme per il servizio contabile del Capo stazione ».

16° *Disposizione generale.* — Per tutto quanto non è specialmente previsto dalle « Condizioni e Tariffe » e dal presente Ordine di Servizio valgono, relativamente al percorso ferroviario, tutte le disposizioni generali in vigore per il servizio interno.

***

Per norma del pubblico circa i giorni di partenza dei piroscafi della Società Nazionale di Servizi Marittimi e della Società « Puglia » dai singoli porti di transito ammessi al servizio, saranno distribuiti appositi avvisi, che le stazioni dovranno aver cura di tenere esposti presso gli sportelli delle gestioni G. V.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 18. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico

Nella Parte I *C* della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 1° gennaio 1913, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 7 - *Disposizioni generali.* — Il testo del punto (4) dev'essere soppresso e sostituito come segue:

« (4) Il ricarteggio stesso deve aver luogo, di regola, nella stazione più prossima ammessa alla corrispondenza diretta e che sia situata sull'itinerario stabilito dalla ferrovia per il traffico fra la stazione non ammessa e il transito di confine (vedasi la Parte I *B* della tariffa - Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe, *A*, § 1 II - Instradamento in generale).

« Ove il mittente desideri che il ricarteggio abbia luogo in altra stazione ammessa alla corrispondenza diretta, egli deve farne richiesta sulla lettera di vettura e precisamente nello spazio assegnato alla domanda delle tariffe e alla prescrizione dell'itinerario ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 19. (C).

Servizio italo - francese (oltre la P. L. M.)

(Vedi Ordine di Servizio n. 383 del 1912).

Al 1° Supplemento alla Tariffa per il servizio diretto tra l'Italia e la Francia (oltre la P. L. M. - 1° gennaio 1911), in vigore dal 1° dicembre 1912, dovranno essere apportate le seguenti modificazioni:

1° Nella Nomenclatura e classificazione italiana delle merci a piccola velocità cambiare i numeri d'ordine della nomenclatura francese, relativi alle voci « Alluminio greggio o laminato » e « bitumi naturali, greggi, solidi » rispettivamente da 15-*a* in 15-*b* e da 32-*a* in 32-*b*.

Nella corrispondente nomenclatura francese (pagina 9 del Supplemento) inserire, al relativo posto numerico, la voce 15-*b*, 29-*a* con la distinzione « Aluminium brut ou laminé » e modificare l'attuale numero d'ordine della voce « Bitume solide » da 32-*a* in 32-*b*.

Accanto alla voce « ritagli di tessuti nuovi ecc. » cambiare il numero d'ordine della nomenclatura italiana da 381-*a* in 381-*b*.

Sostituire la voce « Stracci di ogni qualità nominati (14) », di cui alla posizione 406/103, con la dizione « Stracci d'ogni qualità *non* nominati ».

Sostituire con un asterisco il numero (14) della nota posta accanto alle tre voci « stracci ecc. » della nomenclatura.

Radiare, inoltre, dal Supplemento medesimo, le posizioni $\frac{141/9}{187}$ « ferro in moglietta, ecc. » e $\frac{142/9}{188}$ « ferro come sopra, ecc. » con le quali nessuna modificazione si apporta alle attuali voci esistenti in tariffa che, per tanto, restano invariate.

2° In calce a pagina 15 del Supplemento, tra le stazioni per le quali devonsi depennare le attuali distanze dai transiti di Pino e Chiasso, sostituire al nome di St. Brienne quello di St. Brieuc.

3° Nella nuova tariffa eccezionale 27 per i trasporti di paglia, scorza e truciolo di legno ecc. (allegato 2 al Supplemento)

sostituire al transito di Chiasso, indicato per le provenienze da Signa quello di *Pino* lasciando invariati i prezzi corrispondenti.

Nella stessa tariffa eccezionale 27 modificare gli attuali prezzi per quintale, indicati per il transito di Modane come segue:

Carpi	Modane da 4,67 in 3,48
Firenze Porta al Prato . .	Modane da 4,51 in 4,11
Prato	Modane da 4,37 in 4,07
Signa	Modane da 4,40 in 4,09

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 20. (M).

Abilitazione del « Raccordo Ostiense » al servizio di carico e scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordine di Servizio n. 325-912).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911, si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al « Raccordo Ostiense » è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

Bisacchi Ugo,
Boffa Roberto,
Dennetta Giuseppe,
Forti fratelli Pasquale e Giovanni,
Giordani Antonio,
Giuliani Domenico,
Società vetraria romana Fajella.

Con l'occasione, nell'allegato al presente Ordine di Servizio, si riporta l'elenco completo delle Ditte alle quali è stata finora accor-

data la facoltà di carico e scarico delle merci al raccordo suddetto, restando di conseguenza annullati gli Ordini di Servizio N. 365 e 401-1911, 16 - 32 - 77 - 142 - 206 e 325-1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 21. (C).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio n. 60 e 143 1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341 1912).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse pei viaggi a Tariffa differenziale *A*, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908, e alle successive aggiunte devono essere apportate le seguenti modificazioni:

1° Invece del percorso: « Castellammare Adriatico-Caserta » (per cui è concessa la deviazione di Foggia più lunga di km. 52 della via normale di Isernia), indicare: « Pescara-Caserta ».

2° Al percorso: « Ferrara-Primolano » e alle relative indicazioni « via più breve, Padova-Cittadella; deviazione, Mestre-Venezia; maggior percorso, km. 47 », sostituire:

Percorso: Bassano-Padova.

Via più breve: Cittadella-Camposampiero.

Deviazione: Castelfranco-Venezia-Marano.

Maggior percorso: Km. 50.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 20-1913.

ELENCO

delle Ditte autorizzate ad eseguire il carico e lo scarico delle merci al
« RACCORDO OSTIENSE »

Altobelli Romolo.
Angelini Luigi.
Angiolini Ugo & C.
Bellucci Luigi.
Benso, Simoni & C.
Beturri Domenico
Bernardini Emilio.
Bertazzi Oreste.
Bisacchi Ugo.
Boffa Roberto.
Cadlolo Enrico.
Calabresi Fratelli.
Caretti Fratelli.
Casal Andrea.
Ceribelli ing. Francesco.
Chierichetti & Torriani.
Colafrancheschi Filippo.
Consolini Adamo.
Consorzio Vinicolo Nazionale.
Dennetta Giuseppe.
Di Palma Ergomino.
Distillerie Italiane (Agenzia di Roma).
Eutizi Cesare.
Forti Fratelli Pasquale e Giovanni.
Franzosini Luciano.
Gay Ferruccio.
Gambirasi Filippo.
Gezzi Giocondo.
Gilà Ernesto.
Giordani Antonio.
Giuliani Domenico.
Impresa Romana di materiali edilizi e stradali.
Impresa Vitali Domenico & C.
Labella & Congiunti A.
Loretelli Domenico.
Manassa Giosafat.
Marazzina, Badagnini & C.
Marcatelli Primo.
Mazzotti Cesare.
Mercatalli Enrico.
Pavesi Vittorio.
Persia, Passarelli & C.
Petroni Spiridione.
Petrini & Lapi.
Piperno Mosè di G.
Pitigliani Giuseppe.
Pollitzer ing. Carlo.
Pompili Benedetto.
Prosperi Giovanni.
Rodriguez Fidele.
Santambrogio Luigi.
Sardini Augusto.
Sargenti Ettore.
Sbura Giovanni.
Serafini Luigi.
Sinibaldi Fratelli.
Società Agricola «Tre Fontane».
Società Anonima conservazione legno e distillerie catrame.
Società Anonima italiana importazione olii.
Società Anglo-Romana per l'Illuminazione di Roma.
Società cemento armato e retinato Gabellini.
Società Ferrobeton.
Società Romana per il formaggio pecorino.
Società vetreria romana Fajella.
Stramacci Paolo.
Taburet Vincenzo.
Torre Giovanni.
Turco Ettore.
Vannucci Adolfo.

Devonsi inoltre aggiungere al predetto elenco le deviazioni qui sotto indicate:

PERCORSI da	a o viceversa	Via più breve	Deviazione	Km. di maggior percorso
Catanzaro Sala	Reggio C. Centrale	S. Eufemia (diramazione) - Villa S. Giovanni.	Catanzaro Marina - Roccella Jonica.	6
Caserta	Francavilla a Mare	Isernia - Sulmona - Pescara.	Benevento - Foggia.	35

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 4. (M. e C.)

Trasporti di urne per elezioni politiche da effettuarsi a credito per conto del Ministero dell'Interno.

Dovendosi, quanto prima, provvedere alla fornitura di urne per elezioni politiche ai Comuni del Regno, si trascrivono le norme per l'accettazione e l'eseguimento dei relativi trasporti, norme alle quali dovranno scrupolosamente attenersi le stazioni e gli Uffici interessati.

INOLTRO DEI TRASPORTI.

Accettazione e carico delle spedizioni. — Confezione dei colli. - Le urne saranno consegnate alla Ferrovia entro casse di legname di abete aventi le dimensioni di m/m 640 × 540 × 520 e il peso di circa 50 Kg. ciascuna ed il loro trasporto verrà effettuato a G. V.

D'accordo fra gli speditori, il Capo Stazione ed il Capo Gestione delle stazioni di partenza, si dovrà regolare la presentazione delle spedizioni in modo che sia possibile formare degli appositi carri misti diretti a G. V., distinti secondo le linee di destinazione.

In attesa delle altre disposizioni, che verranno diramate a ciascuna stazione mittente di questi trasporti, non appena ricevuti i necessari dati dal Ministero dell'Interno, si dovrà prendere norma per la formazione di questi carri misti dall'elenco in vigore per la G. V., evitando però di formare degli itinerari complessi che contengano merci per diverse diramazioni e procurando sempre, quando sia possibile, di formare appositi supplementari, diretti per determinate stazioni o brevi tratti di linea, alfine di permettere lo scarico delle urne alla stazione destinataria, senza trasbordi o soste dei colli sciolti nelle stazioni di transito.

Quando però per una data linea vi fosse un quantitativo di spedizioni inferiore a 20 casse, queste potranno comprendersi nel carro che fa servizio di scarico alla stazione di transito da cui incomincia la linea destinataria. In tale caso la stazione di transito provvederà all'inoltro col primo treno utile, caricando le casse di urne nel bagagliaio.

In via eccezionale potrà ammettersi l'abbinamento di due itinerari che si susseguono sulla stessa linea, quando però ciò non renda necessario l'appoggio dei colli o la sosta del carro ad uno o più transiti.

ETICHETTE E LISTINI DA APPLICARSI SUI COLLI, SUI CARRI E SUI DOCUMENTI.

Sulle casse contenenti le urne verrà posta a cura del mittente un'etichetta di color bianco con la scritta in rosso « Urne eletto-

rali », l'indirizzo del destinatario e la stazione destinataria di ciascuna urna.

Sulle richieste di spedizione, sempre a cura dei mittenti, dovrà essere attaccato, nel margine superiore del frontespizio, un piccolo listino colla stessa scritta. Le stazioni, nell'atto del ricevimento delle spedizioni, dovranno assicurarsi dell'esistenza di queste etichette e di questi listini.

Un listino uguale dovrà essere applicato a cura delle stazioni sul margine superiore del frontespizio di ciascun foglio d'accompagnamento, Mod. *M.* 140ª (già *G.* 140ª) ed una etichetta come quella posta sulle casse dovrà applicarsi, pure a cura delle stazioni, a ciascun lato dei carri utilizzati sotto a quella M. 252 (già G. 252).

Consegna e riconsegna.

La consegna al Conduttore dei colli di urne caricati in ciascun carro misto e quelle fra il Conduttore ed altro Conduttore o stazione di transito o stazione destinataria, dovranno avvenire in via di fatto, previa spunta coi documenti di trasporto, ritirando sempre ricevuta dei colli e dei documenti coll'indicazione in tutte lettere del quantitativo degli uni e degli altri. I colli urne destinati a proseguire sulle Ferrovie secondarie dovranno anch'essi essere consegnati alla Ferrovia corrispondente in via di fatto, previa spunta dei documenti.

A queste disposizioni non si ammettono eccezioni per alcun motivo; perciò qualsiasi caso di smarrimento o disguido di colli o di documenti farà carico interamente a chi avrà omesso di ritirare regolare ricevuta nel modo succitato.

Per facilitare tale consegna si prescrive che in ogni carro misto non debbansi caricare più di 100 o 110 urne e che il carico sia eseguito in modo da permettere di contare i colli senza doverli scaricare o comunque spostare, e di effettuare lo scarico secondo la successione delle stazioni.

Utilizzazione dei carri e verifica dei fogli d'accompagnamento.

Nei carri misti formati con spedizioni di urne non si potrà caricare altra merce. Essi proseguiranno anche se poco utilizzati fino alla stazione destinataria dell'ultima spedizione caricatavi, o fino a quella di contatto colle ferrovie secondarie se le spedizioni sono destinate a località di quest'ultime.

Gli stessi carri misti non dovranno subire perciò operazioni di riordino o di trasbordo.

Se il trasbordo dovesse essere reso necessario da un guasto del carro, dovrà essere eseguito all'appoggio dei documenti, sotto la sorveglianza diretta e la responsabilità di chi l'ha in consegna, che dovrà praticare apposita annotazione sul foglio di accompagnamento, indicando succintamente le cause del trasbordo ed il quantitativo dei colli trasbordati.

Le stazioni terminali della zona di destinazione di ciascun carro ritireranno i fogli d'accompagnamento Mod. *M.* 140ª (già *G.* 140ª), li verificheranno scrupolosamente, accertandosi che tutte le operazioni e le scritturazioni siano avvenute regolarmente, facendo sollecitamente le pratiche necessarie per regolarizzare gli eventuali errori; e li verseranno con apposito rapporto alla Delegazione del Materiale Mobile da cui dipendono.

La Delegazione vi praticherà a sua volta un'accurata revisione, emettendo gli opportuni rilievi, e li archivierà a parte.

Terminati i trasporti, trasmetterà un rapporto particolare al Servizio del Movimento (Ufficio 5°).

Treni d'inoltro.

L'inoltro dei carri misti, di cui si tratta, dovrà avvenire coi treni raccoglitori a G. V., e sulle linee ove questi non esistono, cogli altri treni adibiti in via normale al servizio della G. V.

Doveri delle stazioni destinatarie.

I capi delle stazioni destinatarie delle spedizioni di urne, non appena queste saranno arrivate, ne daranno immediato avviso al destinatario con apposita Nota listino, assicurandosi in pari tempo che la Gestione G. V. abbia emesso per suo conto la prescritta lettera d'avviso.

Se trascorsi 3 giorni dall'arrivo, la merce non sarà stata ancora ritirata, rinnoveranno l'avviso, e contemporaneamente ne informeranno, se occorre, anche a mezzo telegrafico, il Servizio Approvvigionamenti e quello del Movimento. Ripeteranno quest'avviso ogni 3 giorni se la giacenza si protrarrà, e daranno avviso ai due Servizi succitati non appena avvenuto il ritiro.

Indipendentemente da questi casi di giacenza, le stazioni destinatarie delle spedizioni di urne daranno avviso a quelle mittenti quando una spedizione sarà arrivata e regolarmente svincolata.

Le stazioni mittenti colla scorta di questi avvisi dovranno segnare sul Registro delle Spedizioni la data del ritiro di ciascuna, segnalando alla Divisione da cui dipendono, dopo un congruo periodo di tempo, gli eventuali casi di mancanza dell'avviso di arrivo.

***

Le Divisioni del Movimento si accerteranno a mezzo degli Ispettori e dei Controllori, che tutto il personale interessato abbia ricevuta copia della presente Circolare ed abbia ben comprese le disposizioni in essa contenute, provvedendo opportunamente quando ne sia il caso.

Ciascuna Divisione confermerà entro 10 giorni dal ricevimento della presente di aver ottemperato a questa prescrizione, e poscia curerà con tutti i mezzi il regolare andamento di questi trasporti e la loro *regolare* consegna ai destinatari.

Ditte fornitrici delle urne.

Per norma del personale si indicano qui sotto le stazioni dalle quali verranno effettuate le spedizioni e le Ditte incaricate della fornitura:

Giani di Roma	4000	urne pel lotto di	Roma
» » »	4000	» » » »	Palermo
F.I.A.T. di Roma	4000	» » » »	Bari
» » »	4000	» » » »	Firenze
I. Maccantelli di Torino	4000	» » » »	Torino
A. Bezzi e figli di Milano	4000	» » » »	Milano
» »	4000	» » » »	Bologna
Ch. Dumontet di Napoli	4000	» » » »	Venezia
» »	4000	» » » »	Genova
Benvenuti Faustino di S. Giov. Ted.	4000	» » » »	Napoli

Le Ditte, a norma di capitolato, devono consegnare le urne franche di ogni spesa su vagone nella stazione sede di lotto.

Eppertanto quelle Ditte che hanno le proprie officine in località diversa dalla sede di lotto, (cioè, la Ditta Giani Giovanni di Roma, rimasta aggiudicataria per il lotto di Palermo, la Fabbrica italiana automobili F. I. A. T. di Roma pei lotti di Bari e Firenze, la Ditta A. Bezzi e Figli di Milano per il lotto di Bologna, la Ditta Ch. Dumontet di Napoli per i lotti di Genova e Venezia e la Ditta Benvenuti pel lotto di Napoli), sono tenute a spedire a loro spese le urne alla sede di magazzino delle Ditte stesse e da questo a trasportarle alle rispettive stazioni sede di lotto da dove poi verranno inviate in conto corrente alle località di destinazione, salvo contrarie disposizioni che potranno essere in seguito notificate.

CONTABILITÀ DEI TRASPORTI. — DOCUMENTI DI TRASPORTO.

Per il trasporto a grande velocità delle urne, si farà uso delle ordinarie note di spedizione, le quali, oltre alla indicazione che la consegna è da farsi in stazione, dovranno portare la specifica della merce « Urne per elezioni politiche ».

Ogni nota di spedizione dovrà altresì portare il *visto* dell'Ufficio Tecnico di Finanza incaricato del collaudo.

TRASPORTI IN SERVIZIO INTERNO.

Le stazioni di Roma, Palermo, Bari, Napoli, Firenze, Bologna, Genova, Milano, Venezia e Torino, sedi di lotto, accetteranno i trasporti in servizio interno della rete di Stato come se fossero eseguiti in porto affrancato, senza però la riscossione delle tasse relative, che non dovranno neppure esporsi sulle note di spedizione. Detti trasporti saranno da scritturarsi in partenza negli ordinari registri e riassunti del servizio interno grande velocità.

Parimenti le stazioni destinatarie scrittureranno in arrivo i suindicati trasporti negli ordinari registri e riassunti del servizio interno G. V., avvertendo che le eventuali tasse maturatesi durante il percorso od in arrivo dovranno dalle stazioni stesse essere specificate sui documenti di trasporto, ed assunte a debito, pareggiandosene in conto corrente alla voce « *Trasporti a credito per conto del Ministero dell'Interno* » in appoggio ai documenti giustificanti la spesa sostenuta.

TRASPORTI IN SERVIZIO CUMULATIVO.

Pei trasporti in partenza dalle accennate stazioni sedi di lotto e diretti invece a località appartenenti ad Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, le stazioni medesime stabiliranno le tasse di porto dovute *soltanto al corrispondente* e da esporsi sulle

note di spedizione nella colonna delle tasse in affrancato, assumendone debito senza riscuoterle e pareggiandosene in conto corrente alla voce « *Trasporti a credito per conto del Ministero dell'Interno* », in appoggio ad un elenco Mod. CI-484 di siffatti trasporti, che dovrà — opportunamente modificato nell'intestazione — essere allegato al conto corrente Mod. CI-502.

Sulle ricevute in partenza da rilasciarsi al mittente tanto pei trasporti in servizio interno, quanto per quelli in servizio cumulativo ,si farà risultare che il trasporto è stato accettato a credito, senza riscossione di tassa per conto del Ministero dell'Interno.

Trasporti in servizio di corrispondenza.

Collo stesso procedimento seguito dalle stazioni sedi di lotto, le stazioni di scambio colle Amministrazioni ammesse al servizio di corrispondenza, nel provvedere al ricarteggio in affrancato dei cointesi trasporti a G. V., si pareggieranno delle tasse di porto effettivamente pagate ed afferenti all'ulteriore percorso sulla secondaria, in appoggio alle rispettive ricevute in partenza, da inscriversi in una distinta elenco Mod. CI-484 che, insieme alle ricevute medesime, sarà da allegarsi al conto corrente, Mod. CI-502.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZA

Appalto di lavori - Capitolato generale - Maggiori compensi - Improponibilità della domanda prima del collaudo.

Il Capitolato generale dei lavori che si eseguono nell'interesse delle Ferrovie in tanto può vincolare i contraenti in quanto essi ne abbiano voluta l'applicazione.

Fino a quando non sia intervenuto il collaudo e non siano state comunicate e risolte dall'amm.ne le contestazioni sorte nel corso dei lavori, è vietato all'appaltatore di proporre in via contenziosa le sue istanze, ostandovi l'incompetenza temporanea dell'autorità giudiziaria a conoscerle e deciderle.

TRIB. ROMA, 7 maggio 1912. — Scaffa Marinaro c. Ferrovie Stato.

IN FATTO.

Ritenuto che Natale Marinaro Scaffa, aggiudicatario dei lavori di ampliamento della stazione ferroviaria di San Fratello Acquedolci della linea Messina-Patti-Palermo, convenne innanzi a questo Tribunale con atto del 1° aprile 1911 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per sentir dichiarare di competenza degli arbitri la decisione delle controversie sorte fra lui e la convenuta Amministrazione; e quindi fare obbligo a quest'ultima di sottostare al giudizio arbitrale, nel caso invece che si dovesse rite-

nere la competenza del Tribunale per sentir dichiarare il diritto di esso istante a conseguire i maggiori compensi da lui richiesti nella complessiva somma di L. 69,422.50, od in quella altra equa somma da stabilirsi dal Magistrato, ed in conseguenza per sentirsi condannare la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato al pagamento della detta somma con gli interessi commerciali dal dì della domanda, nonchè al risarcimento dei danni, da liquidarsi in separata sede, in dipendenza della sospensione dei lavori e dello sciopero degli operai, causato dalla sospensione dei pagamenti, da parte della Amministrazione appaltante, ed alle spese del giudizio, mediante sentenza provvisoriamente eseguibile.

Che venuta la causa innanzi al Tribunale e messa in decisione, i procuratori delle parti conclusero rispettivamente come sopra.

IN DIRITTO.

Considerato che l'attore, riportandosi alla legge sui lavori pubblici ed al capitolato generale amministrativo di appalto delle opere che si eseguono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in cui la clausola compromissoria è estesa a tutte le controversie concernenti i lavori appaltati, sostiene che le controversie tra lui e la convenuta Amministrazione debbano essere sottoposte alla cognizione degli arbitri ed in conseguenza chiede che sia dichiarata di loro competenza la decisione di dette controversie, e fatto obbligo all'Amministrazione delle Ferrovie di sottostare al relativo giudizio.

Però tale richiesta è resistita dal preciso dettato dell'art. 20 del contratto di appalto 13 luglio 1908, nel quale si legge:

« L'Amministrazione appaltante si riserva la facoltà di sot-
« toporre al giudizio degli arbitri la decisione di qualsiasi conte-
« stazione e differenza che fosse per insorgere fra essa e l'appalta-
« tore in dipendenza dell'appalto, e l'appaltatore non potrà in nes-
« sun caso rifiutarvisi.

« L'arbitramento avrà luogo nelle condizioni e nei termini
« stabiliti nel capo II del Capitolo Amministrativo di appalto
« delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle Fer-

« rovie dello Stato approvato dal Comitato d'Amministrazione « nelle adunanze delli 26 e 27 luglio 1906 e depositato presso l'Uf- « ficio contratti dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello « Stato con atto pubblico 22 agosto 1906, registrato a Roma il 23 « stesso mese ed anno.

« Nel caso in cui l'Amministrazione appaltante non credesse « di valersi dell'anzidetta facoltà, le contestazioni e le differenze « saranno deferite alla cognizione dell'Autorità giudiziaria di « Roma.

« A tale effetto l'appaltatore elegge il proprio domicilio legale « in Roma presso la Cancelleria del Tribunale Civile ».

Come è chiaro le parti vollero dare alla Amministrazione piena ed esclusiva facoltà di avvalersi o no del giudizio arbitrale, per risolvere le contestazioni che fossero sorte fra essa e l'appaltatore, facendone un obbligo per quest'ultimo in tutti i casi nei quali l'altra avesse inteso avvalersi di tale facoltà. Ciò è tanto vero che nell'articolo in esame, parlandosi dell'Amministrazione appaltante è detto che essa *si riserva la facoltà* di sottoporre al giudizio degli arbitri la soluzione delle controversie dell'appaltatore; parlando di questo è detto che egli *non potrà in nessun caso* rifiutarvisi.

E di più è detto nello stesso articolo che nel *caso in cui l'Amministrazione appaltante non credesse di avvalersi delle anzidette facoltà*, le contestazioni saranno demandate alla cognizione dell'autorità giudiziaria di Roma, al quale effetto l'appaltatore doveva eleggere in Roma il suo domicilio presso la Cancelleria del Tribunale, designando così perfino l'autorità giudiziaria chiamata a derimere le controversie, e speciali modalità per facilitare la notifica degli atti: cose tutte che sarebbero state superflue, se fosse stato obbligatorio in ogni caso di compromettere le controversie che eventualmente fossero insorte fra le parti.

La verità è che i contraenti intesero di comune accordo, rendere obbligatoria la giurisdizione arbitrale, in quanto fosse così piaciuto alla Amministrazione appaltante, ed ora non può lo Scaffa disvolere ciò che volle: *quod semel placuit, amplius displicere non potest*. Conseguentemente, avendo la Amministrazione delle Ferrovie manifestato il suo proposito di non volersi avvalere di tale facoltà non si può farle obbligo di sottoporre al giudizio

degli arbitri la decisione delle controversie sollevate da esso Scaffa, senza violare il contratto e le convenzioni in esso racchiuse.

Nè è consentaneo alla dicitura del detto articolo la interpretazione, che vorrebbe darvi lo istante, il quale sostiene che le parti vollero dire che l'Amministrazione può scegliere una via anzichè un'altra, cioè il giudizio del Magistrato ordinario piuttosto che quello dell'arbitro nella questione che *essa stessa* propone, ma non intesero vietare, quando una controversia sia sollevata dall'appaltatore invece che dalla Amministrazione, che egli possa invocare il giudizio arbitrale.

Come si legge nel contratto, l'Amministrazione appaltante si riserbò la potestà di sottoporre al giudizio degli arbitri la decisione di qualsiasi *controversia e differenza che fosse insorta fra essa e l'appaltatore in dipendenza dell'appalto.* E così dicendo si volle senza dubbio parlare di qualunque controversia, senza alcuna distinzione od eccezione, comechè sarebbe del tutto arbitraria una limitazione qualsiasi, la quale urterebbe contro la volontà espressa dei partiscenti, resa manifesta in tali termini da non ammettere interpretazione in contrario, senza sconvolgere i più elementari criteri di interpretazione grammaticale, logica e giuridica del patto contrattuale, stipulato e voluto dalle parti.

E se è vero, come sostiene l'attore, che in tal modo vien meno il principio di parità di trattamento, non è men vero che, salvo i casi di nullità o rescissione previsti espressamente dalla legge, i patti si devono osservare così come furono convenuti anche quando siano per riuscire più favorevoli ad uno dei contraenti, e più gravosi per l'altro, nè al giudice è dato di modificare le convenzioni intercedute per le parti, per equilibrare i diritti e i doveri reciproci, dovendo restare fermi così come furono voluti e stipulati dalle parti stesse. Peggio è per chi non seppe, prima di obbligarsi, commisurare i corrispettivi, ma contratta un'obbligazione, vi deve sottostare, quali che siano le conseguenze.

Non per niente la legge prescrive (art. 1123 Cod. Civ.) che i contratti legalmente firmati, hanno forza di legge per coloro che li hanno fatti, e non possono revocarsi che per mutuo consenso o per cause autorizzate dalla legge.

E se così non fosse sarebbero non pure incerti i diritti delle parti, ed a ciascuno sarebbe lecito di impugnare la propria obbli-

gazione liberamente voluta e convenuta, contro ogni principio di diritto, allegando la disparità di trattamento, la sproporzione tra i diritti e gli obblighi reciproci.

Non giova poi far ricorso al capitolato generale amministrativo delle opere che si eseguono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per sostenere l'obbligatorietà del giudizio arbitrale. I capitolati in genere, altro non sono che la legge contrattuale tra l'Amministrazione e l'appaltatore, la legge cioè che definisce e determina i diritti e la obbligazione dei contraenti. Onde è manifesto che essi, in tanto possono vincolare, in quanto le parti ne hanno voluta l'applicazione.

Nel caso in esame le parti vollero, al contrario di quanto è prescritto nel suddetto capitolato, rendere facoltativo per l'Amministrazione appaltante di avvalersi della giurisdizione ordinaria e di quella eccezionale, ed obbligarla a sottostare contro la sua volontà, alla giurisdizione arbitrale significherebbe imporle un obbligo giammai assunto, significherebbe violentare la volontà delle parti che vollero fare della giurisdizione arbitrale una condizione facoltativa, devoluta alla discrezionalità dell'Amministrazione appaltante.

Tanto meno giova far ricorso alla legge sui lavori pubblici, per sostenere la obbligatorietà della giurisdizione arbitrale. L'articolo 343 di detta legge prescrive che sui capitolati di appalto *potrà* prestabilirsi che le questioni tra l'Amministrazione e gli appaltatori siano decise da arbitri. È una facoltà adunque e non un obbligo, di guisa che se le parti vogliono non avvalersi di tale facoltà, od anche subordinarne l'esercizio alla volontà di una sola delle parti stesse, non è di ostacolo la cennata disposizione di legge, la quale perciò s'invoca invano per sostenere l'assunto in contrasto. Ed è logico perchè si tratta di materia contrattuale, in cui la volontà delle parti non può essere vincolata a norme prestabilite, ma deve esplicarsi volta per volta secondo la natura e l'oggetto di contratto. Anzi sembra che la disposizione in esame sia stata dettata al fine di eliminare un possibile dubbio che senza quella disposizione si sarebbe potuta sollevare se cioè le pubbliche Amministrazioni avessero il diritto di derogare alla giurisdizione del magistrato ordinario, sicchè in materia di appalto, sorgendo contestazione tra l'appaltatore e l'Amministrazione, per ritenere che si

sia voluto sottrarre la cognizione di siffatte controversie al magistrato ordinario, occorre o patti espressi od anche il richiamo di capitolati generali amministrativi, i quali comprendessero tale deroga, solo allora si può obbligatoriamente invocare la giurisdizione speciale degli arbitri.

Nella specie venne domandato alla Amministrazione delle Ferrovie la scelta della giurisdizione, ed intanto venne fatto il richiamo al capitolato generale amministrativo delle opere che si eseguono dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in quanto si volse, per il caso in cui la detta Amministrazione avesse inteso avvalersi della giurisdizione arbitrale, prescrivere che in tale caso l'arbitramento doveva aver luogo nelle norme stabilite dal capitolo IV dell'anzidetto capitolato come risulta dalla dizione dell'articolo, che non lascia alcun dubbio. Epperò va respinto il primo capo della domanda, tendente a far dichiarare obbligatoria la giurisdizione arbitrale per risolvere le controversie sollevate dal Natale Marinaro Scaffo contro l'Amministrazione delle Ferrovie. Che pur dovendo le citazioni sollevate dallo Scaffa risolversi dal magistrato ordinario allo stato non si può provvedere, non essendo ancora intervenuto l'atto formale di collaudo delle opere appaltate.

Ed invero lo Scaffa con la sua domanda mira a conseguire maggiori compensi sia per l'asserto aumento del costo della mano d'opera e dei materiali in conseguenza del terremoto 28 dicembre 1908, sia per le variazioni apportate dall'Amministrazione durante il corso dei lavori al tipo prestabilito per le costruzioni del magazzino merci, sia per le maggiori spese fuori contratto sostenuta per armare col sistema in legno a ventaglio lo scavo di sbancamento fatto per impiantare il muro di sostegno della strada di accesso alla stazione, sia per il divieto dell'uso dei vagoncini decauville per il trasporto delle materie provenienti dagli scavi, sia infine per la esecuzione dei lavori di sbancamento in conglomerato fortissimo formato di grossi blocchi di pietra che avevano richiesto l'uso non prevedibile nè previsto delle mine.

Ora lo stesso art. 20 del contratto prescrive: « L'appaltatore « sarà sempre tenuto, nonostante qualunque eventuale contesta- « zione, ad uniformarsi alle disposizioni dell'Ufficio di dirigenza « dei lavori senza poter sospendeer e ritardare comunque il rego- « lare progresso delle opere.

« Quando sorgono contestazioni fra l'Ufficio di Dirigenza e « l'appaltatore, oppure questi opponga che le prescrizioni dategli « sono contrarie ai patti contrattuali, l'ufficio dirigente decide, « entro dieci giorni, della domanda dell'appaltatore.

« Questa, sotto pena di decadenza, deve essere presentato non « oltre dieci giorni da quello in cui il fatto o la circostanza che dà « motivo alla domanda si sono verificati e deve essere accompa- « gnata dalla specificazione dei fatti e delle ragioni su cui l'appal- « tatore fonda le sue richieste ed eccezioni.

« La decisione dell'Ufficio di dirigenza è comunicata all'ap- « paltatore, il quale ha l'obbligo di uniformarvisi, salvo il diritto « a ricorrere entro otto giorni dalla comunicazione della Direzione « Generale.

« Le decisioni della Direzione Generale saranno comunicate « per iscritto all'appaltatore il quale ha l'obbligo di ottemperarvi, « salvo il diritto di farci per iscritto le sue riserve concrete e pre- « cisate in cifre, le quali saranno esaminate al collaudo ».

Sicchè le contestazioni che sorgono durante la esecuzione dei lavori devono essere esaminate e risolute in corso di opera, dalla stessa Amministrazione a mezzo degli organi dirigenti, salvo in caso di rigetto della sua istanza di proposte in sede di collaudo.

Ed allora è chiaro che, fino a quando non sia intervenuto il collaudo e definitivamente deciso sulle insorte contestazioni, non possono le stesse proporsi in via contenziosa. A parte lo sconcio che, nel caso opposto, potrebbe sorgere, del turbamento cioè del regolare andamento del lavoro, da anteporsi al diritto individuale dell'appaltatore il quale in tutti i casi non viene a risentirne un vero nocumento, avendo sempre il modo, dopo il collaudo, di far valere quelle pretese, che reputi illegittimamente respinte o disconosciute dall'Amministrazione, a parte il riflesso che in sede di collaudo molte volte è facile di appianare quelle divergenze che non è stato possibile risolvere durante la esecuzione dei lavori, ovviando così una lite, altrimenti inevitabile, con quanto beneficio dell'Impresa e della Amministrazione è inutile rilevare, a parte tutto ciò, si potrebbe ad arbitrio dell'appaltatore sorvolare in tutta quella procedura speciale, dettata nei capitolati speciali, e nel caso in esame nell'anzidetto art. 20 del contratto, interceduto tra lo Scaffa e l'Amministrazione delle Ferrovie. Si tratta

invece di tanti organi chiamati a dare il loro parere sulle diverse contestazioni, dall'Ufficio dirigente al collaudatore, senza la pronunzia dei quali contrattualmente voluta dalle parti, non è dato di far valere alcuna pretesa in linea contenziosa.

E la riprova si ha dal fatto che sono prescritti i termini e forme speciali per mantenere integre le proprie ragioni; termini e formalità che cesserebbero di avere efficacia, pur essendo prescritta a pena di decadenza, se, anche prima del collaudo e indipendentemente da esso, l'appaltatore potesse far valere le sue ragioni:

Come giustamente fa rilevare la difesa delle Ferrovie, l'appaltatore può compensare l'Amministrazione prima che sia intervenuto il collaudo, solo quando si tratta di quei diritti i quali per la loro stessa natura, sono destinati ad essere esercitati prima di esso, quale è quello di pretendere i pagamenti rateali dell'opera eseguita in conformità delle condizioni fissate nel contratto e l'altro di provocare il collaudo a cui l'Amministrazione si rifiutasse di addivenire. Ma quando si tratta di maggiori compensi, come nella specie pretesi dall'appaltatore e dall'Amministrazione rifiutati, la relativa contestazione non può sottrarsi all'esame del collaudatore, e conseguentemente non può proporsi innanzi al magistrato prima che non sia definitivamento decisa in linea amministrativa.

Nè è a dubitare, di fronte anche al disposto dell'art. 6 dello stesso contratto di appalto. Ivi è prescritto che, qualora sia necessario di eseguire lavori per i quali non esistono i corrispondenti prezzi nella tariffa contrattuale, o di impiegare materiali di specie diversa da quella prevista nella tariffa contrattuale od impiegare materiali di specie diversa da quella prevista nella tariffa medesima, i nuovi prezzi vengono stabiliti deducendoli mediante ragguaglio con quelli dei lavori consimili compresi nel contratto, oppure, quando sia impossibile in tutto od in parte l'assimilazione, ricavandoli totalmente e parzialmente da una nuova analisi. Aggiunge lo stesso articolo che i nuovi prezzi sono discussi tra l'ingegnere dirigente i lavori e l'appaltatore, e in caso di disaccordo l'Amministrazione ha sempre il diritto di ingiungere all'appaltatore l'esecuzione dei lavori e la somministrazione dei materiali sulla base dei nuovi prezzi da essa stabiliti i quali sono intanto ammessi in contabilità, salvo all'appaltatore il diritto di fare per

iscritto nel termine di cinque giorni le sue specifiche eccezioni e riserve che verranno esaminate all'atto del collaudo.

Questo patto vale altresì, come di leggieri si argomenta, a confutare il richiamo fatto delle ragioni adottate in caso analogo dal Collegio Arbitrale nella vertenza tra il Ministero dei Lavori pubblici e l'Impresa Camareri. In quel caso si ritenne promovibile prima del collaudo l'azione spiegata dall'appaltatore, ed a motivo si addusse che, siccome l'Impresa ha diritto di conseguire durante l'esecuzione dell'opera gli acconti corrispondenti ad una determinata percentuale dei lavori compiuti, in caso di contestazione per soprappezzi, qualora essi fossero effettivamente dovuti, l'Impresa verrebbe a percepire sui lavori espletati un acconto inferiore a quello convenuto con grave suo pregiudizio, dovendosi presumere che essa abbia preordinato il piano finanziario sulla previsione che gli acconti sarebbero stati pagati nel tempo prefisso e nella misura dovuta.

Ora l'art. 6° contempla proprio il caso di contestazioni nei prezzi non contemplati nella tariffa, ed anche in tale caso prescrive che non compete altro diritto all'appaltatore che di fare le sue riserve da esaminarsi all'atto del collaudo, e cioè senza che nei rapporti dell'Impresa Cameraro era applicabile l'art. 44 del Capitolato Generale, il quale articolo domanda espressamente agli arbitri il decidere se le controversie sottoposte al loro giudizio richiedano pronta soluzione, o se convenga demandarne la definizione all'epoca del collaudo, disposizione che non si trova riprodotta o richiamata nel contratto collo Scaffa. Basta poi appena rilevare che nella specie non si tratta di compensi extra contrattuali, per i quali non vi è nessuna ragione nè disposizione di legge o convenzione delle parti che obblighi attendere il collaudo, come l'attore sostiene.

Egli chiede, come già si è detto, maggiori compensi per le opere da lui eseguite in dipendenza del contratto di appalto, per cui si debbono le relative contestazioni risolvere con norme diverse da quelle racchiuse nel contratto. Si tratta invece di contestazioni che rientrano nell'ambito contrattuale e non possono per ciò essere governate da disposizioni diverse da quelle racchiuse nel contratto il quale domanda alla preventiva cognizione del collaudatore lo esame di tutte quelle controversie, sulle quali non fu possibile in

corso d'opera addivenire ad un accordo fra l'appaltatore e la stazione appaltante.

Che, senz'altro, si deve ritenere improponibile allo stato la domanda attrice; ed in conseguenza, soccombendo l'attore, deve lo stesso sottostare alle spese del giudizio.

P. q. m. il Tribunale uditi i procuratori delle parti, senza attendere alle contrarie istanze, eccezioni e difese respinge la domanda proposta da Natale Marinaro Scaffa con atto del 1° aprile 1911 in quanto è diretta a far dichiarare la competenza degli arbitri a conoscere la insorta controversia coll'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in dipendenza dei lavori di ampliamento della stazione di S. Fratello Acquedolci sulla linea Messina Patti-Palermo e nel dichiarare allo stato improponibile la domanda stessa in quanto è diretta a far risolvere dall'autorità giudiziaria le anzidette controversie, condanna esso Marinaro Scaffa alle spese del presente giudizio e del relativo compenso di avvocato, da tassarsi le spese prenotate a debito del cancelliere nella forma di legge e le altre uno al compenso di avvocato dal giudice estensore, che delega.

ANNO VI - N. 4

23 GENNAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Gennaio 1913 - Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Errata-corrige

Circolare N. 4 (Boll. N. 3-1913). — Al capitolo "*Etichette e listini da applicarsi sui colli*" nella 2ª linea, invece di: "*un'etichetta di color bianco con la scritta in rosso*" leggasi: "*un'etichetta di color bianco con la scritta in nero*".

Ordine di Servizio N. 22. (M.).

Servizio cumulativo con le linee Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana e Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone della Società Anonima "Unione Industriale".

(Vedi O. G. 10-1911, O. S. 218, 255, 393-1911 e 98, 134, 136, 330, 379, 384 e 387-1912).

A datare dall'11 dicembre 1912 la fermata di *Calavorno* della linea *Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana*, è stata abilitata al ricevimento ed all'eseguimento, in servizio cumulativo, dei trasporti a G. V. non eccedenti il peso di Kg. 300 e composti di colli di peso non superiore ai Kg. 80 ognuno.

Dalla stessa data il peso massimo per i trasporti di merci a G. V. in servizio cumulativo da e per le fermate di *Piano di Coreglia-Ponte all'Ania* e *Fosciandora-Ceserana* della linea *Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana* e di *Pallerone* della linea *Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone*, attualmente limitato a kg. 50 per spedizione, è stato elevato a kg. 500 per spedizione col limite di Kg. 80 per collo.

In conseguenza di ciò si dovranno introdurre opportune modificazioni nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 23. (M. C.).

Estensione di servizio nelle fermate di Ponte S. Stefano e Ponte Schiavo.

Dal giorno 1° febbraio 1913 le fermate di Ponte S. Stefano e di Ponte Schiavo, della linea Messina-Siracusa, ora ammesse al servizio viaggiatori, bagagli e cani, merci a grande velocità e

merci a piccola velocità con determinate restrizioni, verranno abilitate ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, e a quelli di merci tanto a grande che a piccola velocità ordinaria, pure in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente alle spedizioni, sia in arrivo che in partenza, non eccedenti il peso di kg. 500, formate da colli del peso non superiore a kg. 80 ciascuno.

In conseguenza le indicazioni dei servizi esposte nelle colonne 6-10 a pagina 73 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » per le fermate di Ponte S. Stefano e di Ponte Schiavo dovranno essere sostituite con le seguenti:

| V | B | G (7) | — | O (7) |

cancellando a piè di pagina le annotazioni (7) e (9), e riportando quest'altra:

(7) limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso complessivo di kg. 500 e quello di kg. 80 per ogni collo.

Inoltre per le distanze ed il relativo instradamento da esporsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, le stazioni della Rete si regoleranno nel modo seguente:

— le stazioni del Continente formeranno la distanza per Ponte S. Stefano e Ponte Schiavo aggiungendo rispettivamente km. 1 e 3 a quella indicata per Galati. L'instradamento da esporsi sarà quello stesso segnato per la stazione di Galati;

— le stazioni della linea Messina-Siracusa rileveranno la distanza per le fermate in parola dalla tabella N. 112 a pagina 167 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (Edizione 1° luglio 1908);

— le altre stazioni della Sicilia formeranno la distanza per Ponte S. Stefano aggiungendo km. 1 a quella esposta per la stazione di Galati e km. 21 a quella esposta per la stazione di S. Teresa di Riva, e scegliendo quella che dal confronto risulterà più

breve; formeranno poi la distanza per Ponte Schiavo aggiungendo km. 3 a quella di Galati e km. 19 a quella di S. Teresa di Riva, e scegliendo quella che dal confronto risulterà più breve. L'instradamento da esporsi sarà quello indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. I e II G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Ediz. 1° ottobre 1910) »:

— a pagina 43 fra Pollina e Portiere Stella inserire:

Ponte Schiavo . . .	I	I	3
Ponte S. Stefano. . .	I	I	3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) »:

— a pagina 19 fra Pollina e Portiere Stella inserire:

Ponte Schiavo . . .	85	52	15	253	171
Ponte S. Stefano . .	87	54	13	251	173

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) »:

— a pagina 52 fra Pollina e Portiere Stella inserire:

Ponte Schiavo . . .	—	15	Messina	246
Ponte S. Stefano . .	—	13	Messina	244

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 24. (M.).

Trasporto in servizio della mobilia e delle scorte degli agenti traslocati - Tasse di sosta.

Si verifica spesso il caso di una lunga giacenza dei carri contenenti le masserizie e le scorte spedite in servizio da agenti traslocati, i quali, alcune volte, per nulla preoccupati del danno che ne deriva all'Amministrazione, subordinano lo scarico dei carri ai loro interessi particolari.

Nell'intento di evitare ogni abuso, si ricorda che ai trasporti anzidetti, come a qualunque altra spedizione fatta con lettera di porto in servizio, per speciale concessione, debbono essere applicate le tasse di sosta, con le stesse modalità indicate pei trasporti effettuati per conto dei Servizi e di cui l'O. S. N. 237-1910.

Le tasse medesime, in ragione di L. 2 per carro e per giorno, debbono essere sempre e chiaramente indicate sui bollettini di consegna e sul libro di svincolo modulo I-406, nel quale l'agente che ha beneficiato del trasporto gratuito e che ne effettua il ritiro, dovrà apporre la sua firma leggibile e la sua qualifica, come è prescritto dall'art. 16 dell'allegato B all'O. S. N. 258-1912.

Le tasse di sosta maturate sui trasporti in questione dovranno essere comunicate dalle stazioni alle rispettive Divisioni del Movimento con elenchi separati da quelli delle altre tasse di sosta.

Le Divisioni del Movimento, a seconda della competenza loro conferita dall'art. 5 - comma *x* - dell'O. G. N. 17-1912 giudicheranno, per i propri agenti, quali tasse di sosta saranno da condonare e comunicheranno ai Servizi ed alle altre Divisioni l'ammontare delle soste a carico del personale da questi dipendente, per schiarimenti ed opportuni accordi prima di decidere il condono o l'addebito.

Per le somme eccedenti le L. 100 - ed in tutti i casi controversi - le Divisioni dovranno rivolgersi al Servizio del Movimento, con motivate proposte.

Le tasse di sosta sono da accreditarsi al conto d'entrata « Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa » - « Diverse » e da adde-

bitarsi al conto di spesa « Anticipazioni e addebiti » delle operazioni attinenti al personale, quando gli agenti dipendano dalle Divisioni Movimento; mentre per gli altri agenti, le tasse stesse dovranno essere addebitate ai conti d'ordine dei competenti Uffici, che provvederanno per la contropartita con imputazione agli « Addebiti » e cureranno i recuperi relativi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 25. (C.).

Servizio cumulativo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di Servizio N. 393-1912).

La stazione di S. Vittoria è ammessa, col 1° febbraio 1913, al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

Il nome della detta stazione deve quindi essere aggiunto nell'allegato (B) all'Ordine di Servizio N. 393-1912, e nell'allegato N. 2 alle Condizioni e Tariffe per il servizio di cui trattasi devono introdursi le indicazioni seguenti:

	Porti di transito					
	GENOVA		LIVORNO		VENEZIA	
S. Vittoria	133	67	313	108	423	130

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 26. (C.).

Concessione speciale XX - Servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento e con la stazione d'Iseo della linea Brescia-Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166, 279 e 362-1912).

Le stazioni della ferrovia Cancello-Benevento e la stazione d'Iseo della linea Brescia-Iseo essendo state ammesse all'applicazione della Concessione Speciale XX, si avverte che le medesime vennero fornite delle occorrenti tessere da L. 1 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni medesime direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Pei viaggi di ritorno dall'estero potranno essere rilasciati, da queste ultime stazioni, biglietti diretti per le stazioni della suddetta ferrovia e per quella d'Iseo, tenendo presente, per quanto concerne l'applicazione delle tasse relative, che per la stazione d'Iseo è ammesso il cumulo delle distanze, per cui si dovrà procedere come se si trattasse di viaggi in servizio interno delle ferrovie dello Stato, mentre per i percorsi della ferrovia Cancello-Benevento si applicheranno i prezzi attualmente su di essa in vigore per gli stessi viaggi di ritorno effettuati in base alla Concessione Speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 27. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 17-1913)

Con riferimento al punto 1 dell'Ordine di servizio N. 17-1913, si fa noto che, fino a nuovo avviso, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg.

non è ammessa nemmeno per le destinazioni di Batum, Braila, Constanza, Galatz, Ineboli, Kerassunda, Prevesa, Salahora, Samsum, S. Giovanni di Medua, Santi Quaranta, Sulinà, Trebisonda e Valona.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 28. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

SEDI	DENOMINAZIONE
Genova	Soc. Ginn. « Raffaele Rubattino »
»	Genoa Cricket and Foot-Ball Club
Sassari	Soc. Ginn. « Iosto ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 29. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 413-1912)

In seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie austriache, è da introdursi in calce alla pag. 23 (ristampata col 1° supplemento) della Parte II fascicolo 1-*a* della tariffa per il servizio

italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912), l'aggiunta che figura nell'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 5. (C.)

Trasporti di generi di privativa per conto del Ministero delle finanze.

(Vedi Ordini di Servizio N. 135-1910 e 185-1911)

Si è rilevato che da parte delle stazioni interessate si contravviene spesso all'osservanza di quanto è tassativamente prescritto al punto 7 dell'Ordine di Servizio N. 135-1910, modificato con l'Ordine di Servizio N. 185-1911, sia con l'omettere sui bollettini di consegna dei vagoni di sale a P. V. l'indicazione delle tasse di sosta non riscosse, sia col trascurare di allegare, quando del caso, all'elenco delle tasse da inviarsi al Controllo, coi Mod. CI-445, un foglio con esposti i motivi speciali che causarono le soste, il che riesce d'incaglio alla sollecita liquidazione delle tasse medesime nei rapporti fra questa Direzione Generale ed il Ministero delle Finanze.

Così pure, si è rilevato che da parte di alcune stazioni fu talvolta inviato l'accennato elenco comprendendovi tasse di sosta maturatesi su trasporti di tabacchi, le quali avrebbero dovuto invece riscuotersi all'atto del ritiro, giacchè l'eccezione al trattamento normale riguarda soltanto i vagoni sale a P. V.

Si richiamano pertanto le stazioni alla rigorosa osservanza delle prescrizioni di cui si tratta, con diffida di severi provvedimenti a carico degli Agenti responsabili, qualora si riscontrassero anche in avvenire siffatte trascuranze.

Resta poi inteso che, a cominciare dal corrente anno, l'invio degli accennati elenchi, Mod. CI-445, dovrà farsi all'Ufficio di Controllo competente in base all'ordinamento pubblicato con l'Ordine Generale N. 29-1912.

Circolare N. 6 (C.)

Registrazione dei trasporti.

In aumento alle disposizioni contenute nella 1ª Appendice alle Norme contabili di cui l'Ordine di Servizio N. 388-1912, si fa presente alle stazioni che in analogia a quanto si pratica per i trasporti in provenienza od in destinazione delle linee Cerignola Stazione-Cerignola Città, Desenzano-Desenzano Lago, anche quelli interessanti il tronco Saline di Volterra-Volterra sono da scritturarsi sui registri e riassunti del Servizio cumulativo italiano.

Con l'occasione si rammenta che i trasporti provenienti dall'estero, i quali, per concessione fatta ad alcune ditte, vengono rispediti dalle stazioni di Luino con tasse da Pino Transito, da Domodossola con tasse da Iselle Transito, e da Verona P. V. con tasse da Peri Stazione, debbono scritturarsi nei registri e riassunti del servizio internazionale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Istruzione N. 2 (R.).

Anticipazioni al personale.

In dipendenza del nuovo ordinamento dato all'Amministrazione si rendono necessarie alcune modificazioni all'Istruzione N. 6-1909 in ordine al pagamento delle anticipazioni richieste dal personale, nei casi consentiti dalle norme vigenti in materia.

Resta fermo che gli Uffici residenti in località sede di Ragioneria e Cassa continueranno, come per il passato, ad emettere gli ordini di pagamento mod. R-95-*a* (ex B-95-*a*) da passarsi con registro di consegna alla Ragioneria, la quale li registrerà e li inol-

trerà d'ufficio alla Cassa, al cui sportello dovrà presentarsi personalmente l'interessato a riscuotere.

Gli Uffici invece che risiedono in località sedi di Cassa, ma non di Ragioneria, emetteranno pure ordini di pagamento modulo R-95-*a* da consegnarsi con apposito registro al Controllore di Cassa, il quale, dopo averli esaminati e dopo averne preso nota su apposito registro, li passerà col proprio visto al Cassiere pel pagamento.

Il Controllore di Cassa dovrà inviare giornalmente alla Ragioneria l'elenco dei mod. R-95-*a* ricevuti.

Gli Uffici infine che trovansi in località sede di Compartimento, ove non esista nè Ragioneria, nè Cassa, dovranno emettere l'autorizzazione a pagare mod. R-99-*c* (ex B-99-*c*) da inviare d'ufficio alla locale stazione incaricata del pagamento.

Avvertesi però che tanto i mod. R-95-*a* da emettersi solo nelle sedi di Cassa, quanto i mod. R-99-*c* debbono sempre essere recapitati alla Ragioneria, al Controllore di Cassa od al Capo stazione da un agente all'uopo accreditato e non mai dall'interessato a riscuotere le somme corrispondenti.

Restano ferme tutte le altre disposizioni contenute nella succitata Istruzione 6-1909 della quale questa forma complemento.

Istruzione N. 3 (R.).

Norme sulla utilizzazione dei materiali di esercizio servibili esuberanti.

Per dare pratica attuazione a quanto è stabilito dall'art. 9 delle « Norme amministrative e contabili sulla tenuta degli inventari del materiale d'esercizio » circa l'impiego dei materiali d'esercizio utilizzabili nello stato in cui si trovano o mediante piccola relativa spesa di riparazione si prescrive quanto segue:

1. — Pervenuti alle Ragionerie gli elenchi dei materiali utilizzabili, firmati dai consegnatari, queste ne eseguiranno le registrazioni negli stampati appositamente predisposti suddividendo i materiali stessi per lettera alfabetica.

2. — Man mano che perverranno le richieste mod. A.22. già serie F. di stesso numero, pei prelievi in aumento inventario, le Ragionerie esamineranno, anzitutto, quali tra i materiali domandati si trovino tra quelli posti a disposizione, e da esse registrati come al punto 1°.

3. — Fatto tale accertamento i materiali che si trovano tra quelli a disposizione saranno dalle Ragionerie depennati dalla richiesta corrispondente (mod. A.22) informando di tale eliminazione l'Ufficio da cui dipende il richiedente.

4. — Le Ragionerie daranno quindi corso nei modi soliti ai mod. A.22 per la fornitura dei materiali non depennati e inviteranno gli Uffici presso cui trovansi i materiali esuberanti e depennati a spedirli, in servizio, direttamente agli Uffici nei quali occorrono.

Contemporaneamente inviteranno i competenti Uffici ad emettere i prescritti mod. R-134, (già serie B, di stesso numero), di giro che, da essi registrati nell'inventario nella parte *scarico* e firmati quali cedenti, trasmetteranno alle Ragionerie.

5. — Le Ragionerie, avuto il mod. R.134 come dal punto precedente, lo trasmetteranno per l'accettazione agli Uffici ai quali sono destinati i materiali da utilizzarsi.

Detti Uffici, ricevuti i materiali, eseguiranno le prescritte scritturazioni nel proprio inventario e restituiranno il mod. R-134 firmato alle Ragionerie per l'ulteriore corso.

6. — Trattandosi di utilizzare oggetti ed attrezzi *speciali* d'uso delle Officine, dei Lavori, delle Costruzioni o delle stazioni, macchine, apparecchi ecc. ecc. le Ragionerie prima di disporre per la relativa dislocazione prenderanno i preventivi accordi cogli Uffici interessati.

7. — Le piccole spese di riparazione degli oggetti da utilizzarsi resteranno in massima a carico degli Uffici cedenti che ebbero fino allora ad usare i materiali.

8. — Le Ragionerie avranno cura di disporre, nel limite del possibile, per l'utilizzazione dei materiali esuberanti tra Uffici sedenti nella medesima località o fra località vicine.

Alla fine di ogni esercizio poi invieranno al Servizio Ragionerie un prospetto a *valore* dei materiali esuberanti utilizzati in luogo dei prelievi in aumento inventario.

9. — Qualora gli Uffici consegnatari disponessero direttamente per l'utilizzazione mediante giro d'inventario e con la emissione dei prescritti documenti mod. R-134 di materiali *già precedentemente dati in nota alle Ragionerie* come disponibili, dovranno dare analogo tempestivo avviso alle Ragionerie medesime perchè possano praticare le opportune eliminazioni dagli elenchi di cui al *punto* 1°.

10. — Si conferma l'obbligo, da parte degli Uffici consegnatari di notificare sempre alle Ragionerie di competenza i materiali di esercizio che per qualsiasi ragione si rendessero esuberanti ai loro bisogni.

Per i materiali esuberanti presso le località dipendenti dal Servizio della Trazione e dal Servizio Veicoli restano ferme le disposizioni di cui la circolare alle Ragionerie N. 23304/36, del 22 maggio 1912, del Servizio di Ragioneria.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Il presente N. B. va aggiunto in calce alla pagina 23 della Parte II, fascicolo 1° della tariffa italo-austro-ungarica (ed. 1° gennaio 1912).

N. B. I prezzi di cui alle note (2) e (3) sono applicabili:

a) alle spedizioni che vengono effettuate da stazioni italiane per München, Regensburg o stazioni germaniche situate oltre tali località, ove sulle relative lettere di vettura internazionali figuri la domanda di applicazione della tariffa diretta italo-austro-ungarica per il percorso fino a Kufstein;

b) alle spedizioni effettuate per Kufstein in base alla tariffa diretta italo-austro-ungarica e da Kufstein rispedite, senza trasbordo e con nuove lettere di vettura, per München, Regensburg o stazioni germaniche situate oltre tali località, ove sulle lettere di vettura afferenti al trasporto dalla stazione italiana a Kufstein, figuri l'annotazione che le relative merci sono da rispedirsi per München, Regensburg o per stazioni germaniche situate oltre tali località.

Mancando tale indicazione, i prezzi speciali di cui sopra è cenno non sono applicabili che in via di rimborso, mediante presentazione della lettera di vettura della spedizione dalla stazione mittente italiana a Kufstein e della ricevuta di spedizione relativa all'ulteriore percorso.

SENTENZE

Azione dipendente dal contratto di trasporto - Prescrizione.

L'azione derivante dal contratto di trasporto non perde l'indole sua, nemmeno agli effetti della prescrizione, se non quando il titolo su cui si basa venga trasformato da un giudicato irretrattabile.

Conseguentemente se dalla pubblicazione della sentenza definitiva, ancora soggetta a gravame, che accolga o rigetti la domanda, si lascia trascorrere inattivamente un nuovo termine prescrizionale di sei mesi, l'azione resta estinta per prescrizione.

CASSAZ. NAPOLI, 2 aprile 1912. — Ferrovie Stato c. Torelli.

FATTO.

Giuseppe Torelli, con atto del 21 marzo 1909 convenne dinanzi al Pretore di S. Maria C. V. l'Amministrazione ferroviaria per il pagamento di L. 249.90 a causa di danni cagionati nel trasporto di alcuni fusti di vino.

L'adito Pretore con sentenza pubblicata addì 9 dicembre 1909 munita di clausola, accolse in parte la domanda, ma contro la sentenza stessa, notificata dal Torelli addì 21 ottobre 1910 detta Amministrazione con atto del 22 novembre successivo interpose

appello dicendo che erasi verificata la prescrizione dell'azione perchè fatto decorrere 6 mesi dalla pubblicazione dell'appellata sentenza senza compiere alcun atto di procedura.

Il Tribunale però con sentenza 24-31 gennaio 1911 rigettò l'appello ritenendo che il tempo decorso dalla pubblicazione della appellata sentenza alla notificazione di essa non poteva ritenersi come tempo efficace agli effetti della prescrizione, perchè in *liquidandis non fit mora*.

L'amministrazione ha interposto ricorso per Cassazione, in base ad un unico motivo col quale denunzia la violazione degli art. 926 N. 1 Cod. di Comm. 146 prima parte lettera *a*) della Tariffe e Condizioni costituenti l'alligato *D* alla legge 27 aprile 1885, e 517 N. 3 Cod. Proc. Civ. in quanto, non coperta l'azione dal Giudicato, i termini della prescrizione dovevano riguardarsi in rapporto all'azione in sè.

IN DIRITTO.

Il Supremo Collegio osserva che sulla quistione sollevata col ricorso siasi più volte pronunziato favorevolmente allo assunto del ricorrente ed il magistrato del merito, andando in diverso avviso, col riportarsi ad un vecchio aforismo per giunta fuori di luogo, ha dimostrato d'ignorare i sani principî del diritto ed anche i superiori insegnamenti.

Detto magistrato non doveva dimenticare invero che un'azione non possa perdere l'indole sua nemmeno agli effetti della prescrizione se non quando il titolo su cui si basa resti trasformato efficacemente, e che siffatta trasformazione possa derivare soltanto in base ad un giudicato *irretrattabile* quale al certo non è la sentenza soggetta ancora a gravame.

È di fronte al detto giudicato che subentra *l'actio iudicati* a quella originaria, e quindi, giova ripeterlo, essendo ancora di fronte a questa, non può prescindersi da tutto ciò che è ad essa inerente, compresi gli effetti della prescrizione. Nella specie trattavasi di un'azione prescrittibile in sei mesi, e quindi se essa non fu mai modificata da un giudicato irretrattabile, passato detto termine senza alcun atto interruttivo, la prescrizione si verificò.

La massima romana *actiones quae morte vel tempore pereunt semel inclusae iudicio salvae permanent* non va intesa nel senso che proposta un'azione in giudizio essa permanga eterna, perchè così si darebbe ad una sentenza appellabile una forza maggiore di quella che abbia una sentenza definitiva agli effetti della prescrizione, nel senso cioè che per la prima non si avrebbe alcun termine ai detti effetti, mentre per l'altra il termine massimo sarebbe quello di 30 anni; essa invece va intesa nel senso che, durando un giudizio magari 100 anni, la prescrizione non si verificherà mai, qualora non si lasci decorrere inoperosamente un termine corrispondente a quello assegnato per la prescrizione all'originaria azione.

La denunziata sentenza dunque, che tali principî non tenne presenti deve essere annullata, demandandosi al magistrato di rinvio i provvedimenti circa le spese di questo giudizio.

P. q. m. la Corte accoglie il ricorso, cassa la denunziata sentenza e rinvia la causa per il nuovo esame al Tribunale di Napoli che provvederà anche sulle spese di questo giudizio.

Personale - Provvedimento disciplinare - Incompetenza autorità giudiziaria.

Il provvedimento disciplinare della sospensione inflitta dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad un suo dipendente per non riconosciuta malattia non è soggetto ad alcun sindacato da parte dell'autorità giudiziaria.

TRIB. TARANTO, 16-21 settembre 1912. — Gargiulo c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Rileva che l'impiegato ferroviario addetto a questa officina meccanica, Gargiulo Carmine, avverso il provvedimento disciplinare che a causa di assenza ritenuta abusiva per simulata malattia

di 10 giorni lo sospendeva dal servizio per giorni 9 con privazione della paga sia pel tempo della sospensione che per la durata pretesa malattia, dopo avere fatto ricorso in via gerarchica senza profitto con atto 15 gennaio ultimo, assumendo essere ingiusta la punizione inflittagli, citava l'Amministrazione delle ferrovie al giudizio del locale Pretore per essere rivalso del salario perduto che faceva ammontare a lire centodiciassette.

Eccepì la convenuta amministrazione la incompetenza per materia dell'adito giudice ma costui senza attendervi, con interlocutoria del maggio ultimo abilitava l'istante a provare con testimoni medici che dal 10 al 20 febbraio 1911 fu egli effettivamente ammalato ed in condizione da non poter prestare servizio.

Appellava avverso questa sentenza l'Amministrazione delle Ferrovie con atto 28 stesso mese di maggio per l'unico motivo della dedotta incompetenza e la causa in contraddittorio delle parti sulle sopratrascritte conclusioni dei loro Procuratori passava in decisione.

IN DIRITTO.

Che ben fondato si appalesa il gravame.

L'Amministrazione delle Ferrovie di Stato è un'Amministrazione pubblica, investita per legge di un potere disciplinare sui suoi impiegati che parificati a tutti gli altri funzionari dello Stato, sono considerati anche pubblici ufficiali ai termini espressi dell'art. 56 della legge 7 luglio 1907 N. 429 sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie.

Ciò incontrastabilmente posto, la questione che prospettavasi al primo giudice, si sostanziava tutta nel vedere se alla sua cognizione potesse essere devoluto il merito del provvedimento disciplinare dedotto in contestazione, giacchè conoscere se all'istante fossero o meno dovute le giornate di salario di cui fu privato, implicava precisamente indagare gli apprezzamenti di fatto, a cui quel provvedimento fu ispirato.

Ora è risaputo pei principî che regolano la divisione dei poteri ed è ormai *ius receptum*, che tutto ciò che rientra nell'ambito della

potestà discrezionale e disciplinare della pubblica autorità costituisce materia di diritto pubblico che viene sottratta alla giurisdizione ordinaria dell'autorità giudiziaria la quale è competente sì a conoscere dei diritti in conflitto fra le parti anche quando vi sia interessata una pubblica amministrazione e da un atto della stessa si faccia derivare la lesione di un diritto, ma gli è appunto che tale pretesa non può accamparsi rispetto agli atti che sono compiuti in esplicazione del potere discrezionale e disciplinare di cui la pubblica autorità sia necessariamente investita, essendochè tale potere attiene ad una funzione di governo, intesa ad assicurare l'esatto funzionamento del pubblico servizio, che da regolamentari norme disciplinate nella vasta e complessa sua organizzazione sotto la direzione, vigilanza e responsabilità dei rispettivi capi preposti, si esercita, in guisa che oltre il controllo e sindacato delle competenti autorità gerarchiche e la giurisdizionale difesa amministrativa nei casi dalla legge espressi sugli atti e provvedimenti che sono emanazione del *jus imperii* non è consentita altra ingerenza della giurisdizione ordinaria che implicherebbe una manifesta invasione di poteri. Ed è appunto a mantenere la indipendenza dei poteri che la legge sul contenzioso amministrativo, pur rivendicando all'autorità giudiziaria le sue naturali attribuzioni sulle contestazioni, riflettenti un diritto civile o politico con l'articolo 3 dispose che ogni altra contestazione si dovesse portare su ricorso dell'interessato nella scala gerarchica alla conoscenza delle competenti autorità amministrative.

E per la legge organica del 2 gennaio 1889 fu al riguardo istituito un supremo consesso amministrativo, investito di giurisdizione sui provvedimenti definitivi, emanati in sede amministrativa rispetto a determinate controversie e cioè la IV sezione del Consiglio di Stato, a cui precisamente poi si riporta il testuale articolo 57 della prefata legge sul riordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, ad essa devolvendo su ricorso dell'interessato ogni questione riflettente il personale ed i gravi provvedimenti disciplinari che lo riguardano dal che si evince sempre più come la natura della controversia nel caso concreto sfugge all'esame dell'autorità giudiziaria.

Nè giova sotto altro profilo prospettare la questione in disputa; argomentando trattarsi di conoscere degli effetti di un atto

amministrativo, ai fini del risarcimento dei danni per cui l'articolo 4 della legge sul contenzioso tiene competente l'autorità giudiziaria.

Già a tal titolo il primo giudice si ritenne competente muovendo dalla erronea premessa che illegale fosse stato il provvedimento disciplinare; quando invece ciò non era affatto in contestazione e perfettamente conforme alla legge, che investe l'Amministrazione delle Ferrovie di un potere disciplinare come si disse, fu quel provvedimento. Ma in ogni modo è intuitivo per la retta applicazione dei principî sopra esposti, che per conoscere l'autorità giudiziaria degli effetti di un atto amministrativo ai fini del risarcimento, si presuppone che l'atto stesso sia sempre lesivo di un diritto e ciò non è a ritenersi nella specie come fu dimostrato: mentre non è poi concepibile risarcimento alcuno di danni senza titolo al risarcimento che per sussistere nel caso in disamina dovrebbe presupporre l'ingiusto provvedimento disciplinare recante la privazione del salario all'impiegato Gargiulo per effetto della sospensione inflittagli, e mentre il contrario è accertato nella via amministrativa da lui percorsa, ogni indagine al riguardo, giusta fu rilevato, è inammissibile nell'adita sede giudiziaria.

Che devesi pertanto accogliere l'appello e le spese del doppio giudizio cadono sull'appellato soccombente.

Assegno - Perdita della merce - Prescrizione.

La obbligazione del vettore di riscuotere dal destinatario l'assegno di cui sia gravata la merce da trasportare, rientra fra le obbligazioni del contratto di trasporto.

In caso di perdita della merce e di conseguente mancata riscossione dell'assegno dal destinatario viene meno l'obbligo del vettore di rappresentare tale importo al mitiente, e questi ha solo azione

ai sensi e nei limiti di cui alle relative Tariffe e Condizioni e salvo il decorso della prescrizione semestrale per richiedere l'indennità corrispondente al valore della merce perduta.

CASSAZ. TORINO, 25 ottobre-4 novembre 1912. — Ferrovie Stato c. Soc. prod. aliment. Maggi.

FATTO.

Le Ferrovie dello Stato venivano citate avanti il conciliatore di Sesto S. G. dalla Società di prodotti alimentari Maggi instante per la loro condanna al pagamento di L. 76.84 corrispondente al rimborso dell'assegno gravante la spedizione del 18 gennaio 1910 diretta a Padova.

Obbiettavano le Ferrovie che l'assegno non poteva essere rimborsato per avvenuto annullamento giustificato dallo smarrimento della merce che non era pervenuta a destino ed aggiungevano che avrebbe dovuto essere invece pagata la mancanza della merce, ciò che sarebbe stato dall'Amministrazione disposto, se non fosse intervenuta la prescrizione semestrale della spedizione alla data del reclamo, come formalmente eccepì a sensi degli art. 146 12-*bis* tariffe normali e dallo art. 10 legge 12 luglio 1906 N. 332.

Il conciliatore sulla considerazione che la prescrizione semestrale si riferiva limitatamente al contratto di trasporto e non all'obbligo particolare che la Ferrovia si assume di esigere dal destinatario di una merce una somma a titolo di assegno, faceva luogo allo accoglimento della domanda attrice, ed il Pretore di Monza, còlla denunciata sentenza, rigettava l'appello interposto dall'Amministrazione ferroviaria e confermava il pronunciato del primo giudice.

Con ricorso notificato il 16 luglio 1912 lamenta la Ferrovia la violazione degli art. 400, 408, 410, 926, Codice Commercio 122 Cap. 4: 112 Cap. 5, 140-146 Legge 27 aprile 1885 N. 3048 allegato D-360 N. 6-361 N. 2-617 N. 2, 3, 5, 6 Codice Procedura Civile 390 N. 5 408-410, 926 Codice Commercio 122, 123, 112, 146 legge 27 aprile 1885 allegato D e la falsa applicazione e violazione del titolo XII Cap. I e dell'art. 917 Codice Commercio e chiede

venga la Sentenza dal Pretore annullata, mentre la Società Maggi, col contro ricorso notificato il 6 settembre 1912 resiste alla domanda per Cassazione.

LA CORTE.

Intesa in pubblica udienza la relazione della causa fatta dal consigliere Bellavita, sentiti i rappresentati delle parti a sostegno delle rispettive ragioni, udito il rappresentante del Pubblico Ministero in persona del cav. uff. Gonella sostituto Procuratore generale che concluse per la Cassazione della Sentenza.

IN DIRITTO.

In tanto la denunciata Sentenza non ha fatto luogo all'accoglimento dell'appello interposto dall'Amministrazione ferroviaria contro il pronunciato del Conciliatore di Sesto S. Giovanni, in quanto ha riscontrato nell'assegno aggravante la spedizione della merce, i caratteri veri e propri del mandato commerciale, per cui viene a delinearsi una figura di trasporto diversa dalla ordinaria e che dà luogo, nel caso di inadempienza del vettore, agli obblighi assunti, ad un'azione ex mandato non soggetta alla prescrizione stabilita per il contratto puro e semplice di trasporto, perchè avente causa distinta.

La concezione però così fatta dello assegno, quasi di un istituto per sè stante, con norme indipendenti da quelle che regolano il contratto di trasporto è erronea e censurabile, tutto inducendo invece a ritenere come inerente e rientrante nel contratto di trasporto anche la obbligazione del vettore di riscuotere dal destinatario l'assegno di cui sia gravata la merce da trasportare.

Gli art. 390 N. 5, 408, 410 Codice di Commercio non permettono dubbio in proposito.

Scolpitamente essi rappresentano l'assegno quale un servizio speciale incluso nel contratto di trasporto: un patto accessorio,

cioè che impone l'obbligo al vettore di eseguire la riconsegna al destinatario solo a condizione che questi corrisponda la somma portata a titolo di assegno.

È dunque al momento della riconsegna che sorge l'obbligo del vettore di riscuotere l'assegno: e se questa, per qualsiasi motivo, non avviene neppure può pretendersi o verificarsi l'adempimento della condizione commessa: nè, per conseguenza, può nascere ed affermarsi il diritto nel mittente ad esigere l'importo dell'assegno.

Questi sono i principî contenuti nei citati disposti di legge questi sono adottati e trovano piena conferma nell'art. 122 delle tariffe-condizioni che costituiscono l'allegato D della legge 27 aprile 1885, in cui si consente allo speditore la facoltà di caricare la merce di una somma a titolo di assegno, ma si soggiunge però che dessa gli verrà pagata quando la stazione di arrivo avrà dato avviso dell'incasso effettuatone dal destinatario. L'obbligo dunque di rimettere l'importo rappresentativo dell'assegno al mittente, è subordinato (salvo i casi previsti dall'art. 410 del Codice di Commercio) alla effettiva riscossione avvenuta da tale importo da parte dell'Amministrazione, riscossione che a sua volta implica e presuppone la eseguita riconsegna della merce al destinatario. Mancata pertanto la riconsegna e non esatto perciò lo assegno non può il vettore venire richiesto e costretto di soddisfarlo allo speditore, verso il quale rimarrà semplicemente responsabile della merce nei casi in cui dalla legge o dal contratto, tale responsabilità gli sia accollata.

Non un mandato adunque per sè stante, come piacque al Pretore di Monza di ravvisare, ma una semplice delegazione a riscuotere conferita al vettore, devesi riconoscere nell'assegno che viene così ad intrecciarsi col contratto di trasporto, dal quale esclusivamente e direttamente deriva e col quale ha « vita comune » come ebbe ad esprimersi questa stessa Corte nella sentenza 15 aprile 1896 risolvendo analoga questione.

Ora mancata, per la denunciata perdita della merce, la possibilità della riconsegna, e, correlativamente l'altra di ottenere il pagamento dell'assegno dal destinatario viene meno ad un tempo l'obbligo nel vettore di rappresentare tale importo al mittente, che, a sua volta, non ha veste per costringerlo, ma solo azione ai sensi e nei limiti dell'art. 400 Codice di commercio, e dalle leggi speciali

che regolano l'esercizio delle ferrovie, in dipendenza della violazione del Contratto di trasporto, se pure lo esercizio di siffatta azione non è, come nel caso in esame, sostiene l'Amministrazione ricorrente, ostacolato dalla verificata prescrizione, per essere stato presentato il reclamo dopo il decorrimento del termine fissato dall'art. 926 Cod. commercio e 146 tariffe.

Il ricorso deve essere per ciò accolto colle declaratorie di legge.

P. q. m. visti gli art. 539, 540, 542, 544, 548 Codice procedura civile, cassa.

ANNO VI - N. 5

30 GENNAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Gennaio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *n.* 1397 *del* 19 *dicembre* 1912, *col quale vengono approvate le condizioni e le tariffe per il trasporto di merci in piccoli colli dall'Italia ai porti delle sue colonie ed ai porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia, del Levante, dell'Egitto ed oltre Suez* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Ritenuta l'opportunità di istituire un servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. dall'Italia ai porti delle sue colonie ed ai porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia, del Levante, dell'Egitto e oltre Suez;

Visto che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la Società nazionale di servizi marittimi e la Società di navigazione a vapore « Puglia » hanno stabilito, di comune accordo, le « Condizioni e tariffe », che dovranno valere per il servizio cumulativo anzidetto;

Veduto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, (modificato dall'art. 1 del R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728) sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Veduto l'art. 3, secondo comma, della legge 25 giugno 1909, n. 372, portante modificazioni ed aggiunte alla legge 7 luglio 1907 sopra citata;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 17 del 22 gennaio 1913.

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per l'agricoltura, industria e commercio e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le « Condizioni e tariffe per il trasporto diretto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. dall'Italia ai porti delle sue colonie ed a porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia, del Levante, dell'Egitto e oltre Suez », in conformità dell'annesso progetto, che, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, forma parte integrante del presente decreto (1).

Dette « Condizioni e tariffe » avranno vigore in via di esperimento per un anno, dal 1° febbraio 1913.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 dicembre 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI — NITTI — LEONARDI-CATTOLICA.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Vedi fascicolo « *Condizioni e tariffe* per il trasporto diretto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. dall'Italia ai porti delle sue colonie ecc. (edizione 1° febbraio 1913) ».

Ordine di Servizio N. 30. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 402-1912).

Col 1° febbraio 1913 entra in vigore il 31° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, il quale, oltre a poche varianti ed aggiunte all'elenco delle stazioni italiane ed estere ed alla ristampa delle tariffe eccezionali italiane N. 1 (cereali, ecc.) e N. 5 (tabacco, ecc.) comprende specialmente modificazioni ed aggiunte alle tariffe generali, speciali ed eccezionali relative al percorso estero.

Tale supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità dei prodotti di Firenze alle stazioni ed agli Uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 20 per esemplare.

***

Con effetto dal 1° corrente mese la stazione di Blankenstein (Ruhr) Übergang è stata ammessa alla tariffa diretta italo-germanica, nella quale saranno pertanto da introdursi le aggiunte seguenti:

Pag. 295 - Elenco delle stazioni germaniche (16° Supplemento) - Inserire la stazione seguente colle relative indicazioni:

Ess.	**Blankenstein** (Ruhr) Übergang *	—	914	958	1086	—

* Ammessa soltanto ai trasporti di carboni.

Pag. 698 - Tariffa eccezionale per i carboni (22° Supplemento) - Inserire il nome della stessa stazione coi relativi prezzi e la nota, come segue:

Blankenstein (Ruhr) Übergang	Pino	2.365 (2)
	Chiasso . .	2.495 (2)
	Peri. . . .	2.795 (2)

(2) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni che vengono eseguite con lettera di vettura diretta, da stazioni della Ferrovia Secondaria Rossel-Blankenstein (Ruhr).

Nella tariffa eccezionale del 1° ottobre 1908 applicabile ai carboni fossili dalla Germania all'Italia - via Iselle - introdurre, alla sede opportuna, la stazione in parola colle indicazioni seguenti:

955	Blankenstein (Ruhr) Übergang	2.485 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni che vengono eseguite con lettera di vettura diretta da stazioni della Ferrovia Secondaria Rossel-Blankenstein (Ruhr).

***

Nel foglio di modificazioni ed aggiunte, pubblicato il 16 novembre 1912, (pag. 3) è da rettificare in « (1) » il richiamo « (39) » esposto di fianco ai prezzi di 2.28 e 2.18 per la stazione di Unterbreizbach.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 31. (C).

Servizio italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1913).

A datare dal 16 febbraio 1913, la tariffa eccezionale N. 6 a Piccola velocità per i trasporti di canapa maciullata e stoppa, in partite di almeno 5 tonn. per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo, in servizio diretto italo-francese (oltre la P. L. M.), integralmente ristampata col 1° Supplemento in vigore dal 1° dicembre 1912, viene estesa alle stazioni di Portomaggiore, S. Felice sul Panaro e S. Giovanni in Persiceto.

Pertanto, dalla data anzidetta, dovranno essere, alla sede opportuna, inseriti i nomi delle cennate stazioni con i prezzi sotto indicati:

Dalle seguenti stazioni italiane ai controindicati transiti o viceversa		Prezzo per quintale
Portomaggiore	Ventimiglia	2.72
	Modane	2.73
	Iselle	2.32
	Chiasso	1.88
S. Felice sul Panaro.	Ventimiglia	2.49
	Modane	2.43
	Iselle	1.97
	Chiasso	1.57
S. Giovanni in Persiceto	Ventimiglia	2.48
	Modane	2.49
	Iselle	2.07
	Chiasso	1.66

N. B. Avvertesi che i prezzi suddetti sono soggetti agli aumenti delle quote di diritto fisso indicate a pagina 13 del 1° Supplemento in vigore dal 1° dicembre 1912.

Conseguentemente nell'elenco delle stazioni italiane (pagine 59-66 della tariffa) dovranno, al corrispondente posto alfabetico, essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le seguenti distanze:

STAZIONI	Servizio di trasporto a domicilio	Distanze in chilometri dai seguenti transiti				
		Ventimigli	Modane	Iselle	Pino	Chiasso
Portomaggiore	—	510	512	430	—	339
S. Felice sul Panaro . .	—	463	451	358	—	267
S. Giovanni in Persiceto .	—	460	462	380	—	289

***

Nella stessa tariffa eccezionale N. 6 a P. V. i prezzi, indicati per la stazione di Crevalcore e per i transiti di Iselle e Chiasso, vanno modificati come segue:

Crevalcore-Iselle da 2.11 in 2.03.

Crevalcore-Chiasso da 1.69 in 1.62.

Nell'elenco poi delle stazioni, le attuali distanze, indicate per la stazione stessa di Crevalcore dai transiti anzidetti di Iselle e Chiasso, debbono essere sostituite dalle seguenti:

	Iselle	Chiasso
Crevalcore	371	280

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 32. (C).

Ammissione della stazione di transito "Primolano" nelle tariffe speciali, locali ed eccezionali.

Nelle tariffe: speciale N. 55, locale N. 205 serie B ed eccezionali N. 903 serie B, N. 1055 e N. 1056 Serie D - in aggiunta ai transiti di Peri, Cormons e Pontebba - dovrà comprendersi anche quello di « Primolano ».

Nella tariffa locale N. 206 per i trasporti di: « canapa comune, ecc. », in partenza dalle stazioni di Cavazzale e di Vicenza, e per quelli di « sporte vuote », in partenza da qualunque stazione, dovrà aggiungersi - fra le stazioni destinatarie - il transito di « Primolano ».

Nell'« itinerario degli scali marittimi e punti di confine da e per i quali è ammessa l'applicazione della tariffa di transito numero 219 » dovrà comprendersi anche « Primolano » con gli stessi itinerari ammessi per Peri.

Nella tariffa eccezionale N. 1010 dovranno comprendersi, fra le stazioni destinatarie quelle estere pel transito di « Primolano » e, nel prospetto dei prezzi dovrà aggiungersi, nelle relative colonne, la dizione: « oltre Primolano » con l'indicazione della distanza in Km. 583 ed i prezzi di L. 15.312495 per la Serie A e di L. 12.0098 per la serie B.

Le modificazioni riguardanti tutte le predette tariffe devono essere fatte tanto nel volume delle Tariffe italiane, quanto in quello delle Tariffe per la Sicilia (parte IV).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 33. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 422-1912).

Col giorno 16 febbraio 1913, le stazioni di Castagneto Carducci e di Susa sono ammesse al servizio cumulativo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere i nomi delle dette stazioni, e nell'allegato 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe del servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Castagneto Carducci.	G. P.	Civitavecchia Livorno S. M. (1)	185 58	Livorno M.	60
Susa	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	630 219	Genova	219

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 34. (C.).

Rilascio di biglietti a tariffa generale e differenziale A, da e per stazioni di linee ad esercizio economico.

A partire dalla data di ricevimento del presente è ammesso il rilascio, quando richiesto, di biglietti di 1ª, 2ª e 3ª classe a tariffa generale ed a tariffa differenziale A da parte delle stazioni delle linee Sparanise-Gaeta, Rocchetta S. Antonio-Avellino, Salerno-

Mercato S. Severino e Sicignano-Lagonegro, esercitate a regime economico, per le altre stazioni della Rete e da parte di queste per le stazioni delle predette quattro linee, anologamente a quanto praticasi da e per tutte le altre linee ad esercizio economico.

In tali casi, in aggiunta al prezzo del biglietto, devesi riscuotere la tassa e sopratassa di bollo.

I viaggiatori provvisti di biglietti di 2ª classe a tariffa generale o differenziale *A.*, saranno ammessi, sul percorso delle quattro linee suddette, in 1ª classe, senza ulteriore pagamento.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 35. (C.).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 1 -1913)

Col 1° febbraio 1913 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *A* e *B*, valevole per i trasporti di « acque minerali naturali », sarà estesa alle spedizioni dell'acqua minerale della sorgente « Luciad » in partenza dalla stazione di Frasso Dugenta.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta in ambedue le serie della tariffa suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 36. (P.)

Rappresentanza del personale.

In seguito alla rinuncia al mandato di delegato della 10ª categoria del personale per la circoscrizione di Palermo presentata dal Capo magazzino di 2° grado sig. RONSISVALLE Benedetto, e mancando, perchè da tempo decaduto, anche il delegato supplente per la detta categoria e circoscrizione, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24 ultimo capoverso del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 maggio 1911, che gli agenti della categoria 10ª appartenenti alla circoscrizione di Palermo, per comunicare col proprio rappresentante, abbiano a rivolgersi al delegato della circoscrizione di Napoli sig. MAIONE Ernesto, Capo magazzino di 2° grado presso il Magazzino Approvvigionamenti di Taranto.

Distribuito agli agenti delle classi 7, 8 e 9 del Compartimento di Palermo.

Ordine di Servizio N. 37. (M. e C.).

Trasformazione della casa cantoniera di Monastero-Pratavecchia in fermata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 218-1912).

Dal 1° febbraio 1913 la casa cantoniera di Monastero-Pratavecchia, della linea Busca-Dronero, verrà trasformata in fermata, e sarà abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione ed ai trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50.

La fermata di Monastero-Pratavecchia effettuerà i proprî versamenti alla Cassa compartimentale di Torino quattro volte al mese, con la periodicità di cui alla lettera *F* dell'elenco annesso all'O. S. N. 275-1908.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio dal 1° ottobre 1912 — parte seconda — a pagina 8 sostituire, di contro al nome di Monastero-Pratavecchia, l'indicazione *L B* con *L O-a*.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato; Edizione 1° luglio 1908 »:

— a pagina 57 di contro al nome di Monastero-Pratavecchia cancellare la caratteristica di *casa cantoniera*, e nelle colonne 6, 7, 8, 9 e 10 sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

V	B	G (3)	—	O (3)

— a pagina 116 nella tabella polimetrica (21 *bis*) Busca-Dronero considerare il nome di Monastero-Pratavecchia come scritto in carattere ordinario;

— a pagina 229 sostituire per Monastero-Pratavecchia le attuali indicazioni con le seguenti:

Monastero-Pratavecchia	129.-102. 30. 15	1359 *	1373 *

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete inseriranno, nella sede opportuna, il nome della fermata di Monastero-Pratavecchia (linea Busca-Dronero) ed esporranno la relativa distanza regolandosi secondo quanto appresso:

— le stazioni di Busca e Dronero rileveranno la propria distanza dalla tabella 21 *bis* a pagina 116 del ripetuto « Pron-

tuario generale », e cioè Km. 10 per la stazione di Busca e Km. 4 per quella di Dronero;

— le altre stazioni della Rete formeranno detta distanza aggiungendo Km. 10 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Busca, e per istradamento esporranno quello stesso indicato per la stazione di Busca.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1° ottobre 1910) » a pagina 23, fra Monasterace-Stilo e Moncalieri, dovrà essere inserito:

Monastero-Pratavecchia	3	1	2	3	3	3	3

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) », a pagina 10, fra Monasterace Stilo e Moncalieri, dovrà essere inserito:

Monastero-Pratavecchia	584	919	1370

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », a pagina 27, fra Monasterace-Stilo e Moncalieri, dovrà essere inserito:

Monastero-Pratavecchia	Savona-Livorno C.	587	Savona-Livorno C. - Roma	922	Savona-Livorno C.-Battipaglia	1373

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi esposto il nome di Monastero-Pratavecchia, depennare la caratteristica di *casa cantoniera*.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio del 1° ottobre 1912 — parte seconda », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato — Edizione 1° luglio 1908 », e nei « Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni » dovranno essere apportate le modificazioni di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 38. (T. M. C. R.).

Norme per la vendita ai Municipi, alle Amministrazioni governative ed ai terzi, dell'acqua di alimentazione dei rifornitori.

§ I. — Forniture.

In relazione al disposto degli Ordini generali N. 13-1912 articolo 6, punto 5°, capoverso 14, e N. 19-1912 articolo 4, punto 9°, le vendite dell'acqua di alimentazione dei rifornitori, sono devolute al Servizio Trazione, il quale vi provvede a mezzo delle proprie Divisioni.

Le forniture di cui trattasi saranno di regola fatte esclusivamente ai Municipi ed alle Amministrazioni governative; esse saranno poi fatte soltanto nei limiti delle quantità che rimangono disponibili dopo di avere completamente soddisfatti i bisogni del servizio ferroviario, ai quali bisogni devono pure provvedere le Divisioni della Trazione.

Per soddisfare le domande, le predette Divisioni seguiranno le norme appresso indicate, tenendo però presente che per le regioni Pugliesi, qualora le richieste superino la quantità di acqua complessiva che può essere messa a disposizione dopo assicurato il

servizio ferroviario, la ripartizione della disponibilità sarà devoluta al Prefetto di Bari. Sarà pure sentito il Prefetto di Bari prima di prendere qualsiasi nuovo impegno di carattere permanente per la distribuzione dell'acqua della condotta dell'Ofantino.

§ II. — Richiesta e consegna contro immediato pagamento.

La richiesta da parte dei terzi dovrà essere fatta al Capo della stazione nella quale dovrà avvenire la consegna dell'acqua al richiedente, compilando l'apposito Mod. T. 298 (già G. 165ª), allegato 1, da fornirsi dal Capo stazione.

Per la consegna dell'acqua si userà l'apposito Mod. T. 299 (già G. 165 *b*), allegato 2.

Quando la fornitura debba effettuarsi a mezzo di serbatoi dell'Amministrazione, il richiedente all'atto della domanda dovrà depositare presso il Capo stazione, per ogni serbatoio, la somma di L. 10, di cui sarà data ricevuta col Mod. CI-304 (già I-304) colla motivazione « *deposito per somministrazione di N. . . . . . serbatoi di acqua da tonnellate . . . ., del Rifornitore di . . . .* ».

Tale deposito dovrà essere contabilizzato in base all'art. 10 delle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909)* » pubblicate con l'Ordine di Servizio Numero 160-1909, e resterà acquisito all'Amministrazione nel caso di mancato ritiro dell'acqua.

Nessun compenso, all'infuori della restituzione del predetto deposito, spetta al richiedente nel caso in cui la fornitura dell'acqua, per qualsiasi causa, non potesse effettuarsi.

Di ogni singola richiesta, il Capo stazione informerà (occorrendo telegraficamente) la competente Divisione della Trazione, la quale darà l'ordine al Capo stazione della località, dove sarà da prelevarsi l'acqua, di effettuarne la consegna in loco o la spedizione, ed in questo ultimo caso ne avvertirà anche la stazione richiedente. Detta Divisione indicherà sempre alla stazione, che effettua la consegna dell'acqua, il prezzo per metro cubo.

Nelle stazioni ove risiede anche il Capo deposito locomotive, il Capo stazione, ricevuto l'ordine di prelevare l'acqua, prenderà

accordi con il detto Capo deposito, il quale, fornita l'acqua, ne farà annotazione sul libretto T. 300 (già L. 301 *c*) del rifornitore; invece, per quelle stazioni nelle quali il Capo stazione è incaricato anche del servizio di trazione, provvederà egli stesso alla somministrazione dell'acqua e ne curerà la registrazione sul libretto T. 300 (già L. 301 *c*).

I carri serbatoi, occorrenti per le somministrazioni di cui trattasi, saranno richiesti dal Capo stazione al Servizio del Movimento, seguendo le disposizioni all'uopo in vigore. Le spedizioni dovranno essere eseguite con lettera di porto ordinaria Modulo CI-104 (già I-104) in porto assegnato, all'indirizzo del Capo stazione richiedente; e, nel foglio di scorta Mod. CH-104 (già H-104) si indicherà anche l'ente a cui l'acqua è destinata.

Dell'occorrente stampato, Mod. CI-104 (già I-104), la stazione si accrediterà in base all'art. 37 delle « *Norme per il servizio contabile del Capo stazione* (*edizione* 1° *luglio* 1909) » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Tanto per le forniture in loco, quanto per quelle per le quali è stata necessaria la spedizione, il Capo stazione che effettua la consegna curerà l'incasso del costo dell'acqua, aggiungendovi, quando ne sia il caso, le tasse di porto computate in base ai prezzi della tariffa eccezionale 1011 P. V., se trattasi di Municipi od Amministrazioni Governative, e della tariffa speciale P. V. 104 serie *G*, se trattasi di privati o stabilimenti industriali; coll'applicazione altresì della sopratassa per l'uso dei carri serbatoi e col solo diritto fisso di stazione.

Per i detti trasporti effettuati sulle linee della Sicilia si applicheranno invece rispettivamente i prezzi della tariffa eccezionale interna 404 P. V. e della tariffa speciale interna P. V. 104 serie *D*, con la soprattassa e col diritto fisso di cui sopra.

Per la riscossione delle tasse di porto e del costo dell'acqua, la stazione che effettua la consegna compilerà la fattura a matrice Mod. T-299 (già G.165 *b*), allegato 2, rilasciando all'acquirente il tagliando debitamente quietanzato e facendo controfirmare dal medesimo la matrice. All'atto del pagamento verrà restituito il deposito di cui al terzo capoverso del presente paragrafo.

§ III. — Richiesta e consegna senza immediato pagamento.

Premesso che le sommistrazioni dell'acqua senza immediato pagamento possono farsi soltanto dietro autorizzazione della Direzione Generale, che indicherà di volta in volta a quale ente dovrà essere fatto l'addebito, resta stabilito che anche in questi casi le forniture, le richieste e le consegne dovranno effettuarsi con le modalità di cui ai precedenti paragrafi I e II, ma con le varianti che seguono.

Le richieste a credito che eventualmente pervenissero ai Capi stazione, saranno da questi, prima di sfogarle, inviate alla competente Divisione della Trazione, che, ove già non disponga di una autorizzazione valevole per la richiesta avanzata, si rivolgerà al proprio Servizio, il quale, previe le pratiche che fossero del caso, darà volta per volta disposizioni.

Per le consegne, il Mod. T. 299 (già G. 165 *b*) dovrà essere compilato nella sola matrice, che sarà firmata dal ricevente e dal Capo stazione, cancellandovi le parole « *Ritirata la somma sopraindicata* », ed aggiungendovi gli estremi dell'autorizzazione di consegna dell'acqua senza pagamento.

La detta matrice, che rappresenta la regolare ricevuta rilasciata dai destinatari per ciascuna fornitura d'acqua, dovrà essere trasmessa alla competente Divisione Trazione insieme al relativo bollettino di consegna, quando questo esiste, e cioè quando la fornitura non viene fatta sul luogo di richiesta.

I trasporti dovranno essere carteggiati con lettera di porto in servizio Mod. CI. 112 (*verde*), restando inteso che se la fornitura dovrà effettuarsi a mezzo di serbatoi non occorrerà il preventivo deposito di cui al suddetto paragrafo II.

§ IV. — Contabilizzazione.

Per le forniture contro pagamento immediato, fatta la riscossione, il Capo stazione eseguirà lo svincolo della spedizione secondo le norme ordinarie, qualora, beninteso, la fornitura non venga fatta sul luogo di richiesta.

L'ammontare del solo costo dell'acqua verrà contabilizzato fra gli *introiti estranei al traffico*, colla emissione del Mod. R. 110 (già B. 110) a norma dell'art. 53 dell'Istruzione N. 2-1906 del Servizio Ragioneria. Tale introito sarà dal competente Ufficio di Ragioneria accreditato al conto fuori bilancio 112 — *Trazione* —, restando alle Divisioni della Trazione la cura di regolarizzare, nello stesso mese di contabilizzazione della Ragioneria, l'introito stesso al conto di entrata 25 « *Ricuperi del Servizio Trazione* » sottoconto A. 3 « *Prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi* », in base agli elenchi Mod. R. 112 (già B. 112) che riceveranno dal competente Ufficio di Ragioneria, in ordine all'articolo 56 dell'Istruzione N. 2-1906 sopracitata.

Per le forniture di cui al precedente paragrafo III, la Divisione di Trazione interessata, dopo di avere debitamente controllate coi libretti T. 300 (già L. 301 *c*) le matrici del Mod. T. 299 (già G. 165 *b*), ricevute dalle stazioni, trasmetterà ogni quindicina le dette matrici, insieme agli eventuali bollettini di consegna, al Controllo interno di Torino, elencandoli in due distinti prospetti, comprendenti il primo le forniture fatte per conto dei Comuni ed il secondo quelle fatte per conto degli altri enti.

La predetta Divisione dovrà curare che sui prospetti di cui trattasi siano indicati la quantità ed il prezzo dell'acqua erogata direttamente, nonchè gli estremi (numero di spedizione e data, luogo di provenienza e destinazione, numero e portata del serbatoio, ecc.) necessari per l'esatta tassazione delle forniture implicanti trasporto per ferrovia.

Il Servizio Commerciale provvederà ad addebitare a chi di ragione tanto il costo dell'acqua quanto le tasse di trasporto, accreditando queste ultime ai *prodotti del traffico*. Provvederà altresì ad accreditare mensilmente al conto fuori bilancio 112 — *Trazione* — il costo dell'acqua, dandone di volta in volta comunicazione alla Divisione di Trazione interessata, perchè provveda al pareggio di detto conto 112, accreditando il conto di entrata 25/A. 3 sopraindicato.

§ V. — CONCESSIONI DI CARATTERE CONTINUATIVO.

Premesso che le precedenti disposizioni si riferiscono in special modo alle vendite precarie di acqua, resta stabilito che per le concessioni di carattere continuativo possono stipularsi speciali convenzioni a cura del Servizio o delle Divisioni della Trazione, secondo competenza. Qualora altri Servizi dovessero stipulare dei contratti che contemplassero anche somministrazioni di acqua da prelevarsi da quella destinata all'alimentazione dei rifornitori, essi dovranno prendere preventivi accordi col Servizio Trazione, e provvedere in modo che la contabilizzazione dell'ammontare delle forniture dell'acqua venga sempre fatta *separatamente dagli altri titoli,* ed a credito del conto fuori bilancio 112 — *Trazione* — onde sia lasciata alla Divisione della Trazione interessata la cura di darne credito in definitivo al conto di entrata 25 « *Ricuperi del Servizio Trazione* ».

§ VI. — CONTROLLO DELLE VENDITE.

Ciascuna Divisione della Trazione istituirà un apposito registro sotto forma di conto corrente, e nel medesimo aprirà una partita intestata al concessionario per ciascuna concessione di carattere continuativo, nonchè per ogni fornitura precaria da essa disposta, indicandovi gli estremi e le condizioni della concessione.

In base quindi alle risultanze dei libretti T. 300 (già L. 301*c*) essa inscriverà a debito dei concessionari le forniture effettuate; e, di mano in mano che emetterà i mandati per regolarizzare i rispettivi pagamenti, indicherà sul registro, per ogni partita, gli estremi del relativo mandato.

Avvenendo che dal relativo libretto T. 300 (già L. 301*c*) non risulti effettuata una concessione autorizzata, sarà cura della Divisione di ricercarne le cause, rivolgendosi, ove occorra, alla stazione che doveva effettuare la fornitura o a chi di ragione.

Tanto delle non effettuate forniture, quanto delle eventuali discordanze fra le somministrazioni risultanti dai libretti T. 300

(già L. 301c) ed i corrispondenti pagamenti, dovranno indicarsi succintamente le ragioni nel registro, della cui regolare tenuta risponderà il dirigente della contabilità della Divisione.

§ VII. — Trasporti eseguiti, senza l'immediato pagamento delle tasse relative, per acqua fornita da acquedotti privati, con presa indipendente dai rifornitori.

Le pratiche relative a tali trasporti seguiteranno ad essere fatte dal Servizio Movimento, e quando i trasporti debbano effettuarsi a credito, le stazioni faranno praticare dai destinatari la seguente annotazione sui bollettini di consegna delle lettere di porto in servizio Mod. C1-112 (*verde*) con le quali dovranno essere carteggiati i trasporti stessi: « *Ritirata l'acqua di cui il presente trasporto, senza il pagamento delle tasse a carico* ».

Detti bollettini di consegna dovranno essere ritirati e rimessi alle competenti Divisioni del Movimento, che li trasmetteranno, con appositi elenchi quindicinali, direttamente al Controllo interno di Torino, coi dati occorrenti alla relativa tassazione, pel conseguente addebito.

Sarà opportuno che in questi casi i fornitori dell'acqua siano avvertiti che la nostra Amministrazione si disinteressa completamente della riscossione del costo dell'acqua, dovendo su ciò i fornitori stessi intendersi direttamente col Ministero interessato.

§ VIII. — Disposizione transitoria.

Entro un mese dalla data di pubblicazione del presente Ordine di Servizio, le Divisioni del Movimento comunicheranno a quelle della Trazione le concessioni per somministrazioni di acqua, esistenti od in corso di stipulazione, sia di carattere precario che continuativo, trasmettendo, ove esista, il relativo contratto.

***

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quello N. 272-1909.

***

N. B. I Mod. T. 298 e T. 299 saranno concentrati nei Magazzini stampe di Torino e S. Maria Capua Vetere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 27, 46, *al personale delle gestioni ed ai controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 39. (C.).

Nuove serie di abbonamenti speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907 e 101-1910)

1. In aumento alla serie di abbonamenti speciali ora esistenti, comprese nelle tabelle annesse all'allegato N. 6-*A* alle Tariffe e condizioni pei trasporti, sono state istituite altre 17 serie, con itinerari più ristretti di quelle attuali, contraddistinte colle lettere da *A* ad *R*.

2. Le stazioni ed agenzie ammesse alla vendita dei nuovi abbonamenti speciali sono indicate nell'unito elenco, Allegato 1, nel quale sono specificate altresì le nuove serie di cui ogni stazione od agenzia è fornita.

La vendita dei nuovi biglietti di abbonamento dovrà iniziarsi col 1° febbraio 1913.

Allegato N. **1** *all'Ordine di Servizio N. 38-1913.*
Mod. T. 299 (già G. 165ᵃ).

Servizio Trazione

Richiesta per la fornitura di acqua.

Il sottoscritto (1) . . . . chiede all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per conto (2) . . . . la fornitura di N. . . . carri serbatoi di acqua, della capacità di mc. . . . . , proveniente dal Rifornitore di . . . . e da consegnarsi alla stazione di . . . . previo pagamento del prezzo dell'acqua e delle tasse di trasporto che saranno conteggiate secondo la tariffa (3) . . . .

A . . . . , *li* . . . . 191 . .

(4) . . . .
. . . .

---

(1) Cognome e nome.

(2) proprio *oppure* del Municipio di . . . . , o dell'Amministrazione. . . . . . di . . . . . . , ecc.

(3) *Per le linee del continente*: eccezionale 1011 P. V., se trattasi di Municipi od Amministrazioni Governative, e speciali P. V. 104 serie G, se trattasi di privati o stabilimenti industriali; coll'applicazione altresì della sopratassa per l'uso dei carri serbatoi e col solo diritto fisso di stazione.

Per le linee della Sicilia: eccezionale interna 404 P. V., se trattasi di Municipi od Amministrazioni Governative, e speciali interna P. V., 104 serie D, se trattasi di privati o stabilimenti industriali; coll'applicazione della sopratassa e del diritto fisso di cui sopra.

(4) Qualità e firma del richiedente.

N.B. — La presente domanda verrà considerata senza effetto se non accompagnata dal contemporaneo versamento della tassa di deposito di L. 10 per ogni serbatoio richiesto. Detta tassa verrà rimborsata all'atto del ritiro dell'acqua e del relativo pagamento, o quando, per qualsiasi causa, l'acqua non potesse essere fornita. Sarà invece devoluta all'Amministrazione Ferroviaria in caso di mancato ritiro dell'acqua.

FERROVIE DELLO STATO

Servizio Trazione

Stazione di ....

(1) ....

.... deve dare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per fornitura di acqua, quanto segue:

1°) m³. . . . . di acqua a L. . .
il m³. . . . . L.

2°) trasporto della detta quantità d'acqua come da lettera di porto relativa alla spedizione N. . . . del . . . . . .
191 . . da . . . .

TOTALE L.

Ritirata la somma sopra indicata — Ritirata l'acqua di cui sopra.

A . . . . *li* . . . . *191* .

IL CAPO STAZIONE — IL RICEVENTE

. . . . — . . . .

(1) Il Sig. .... il Municipio di. .... l'Amministrazione di....................... ecc.

N.B. - La presente matrice deve essere trattenuta dal Capo stazione nei casi in cui egli rilascia l'annessa quietanza; deve essere invece da lui mandata alla competente Divisione Trazione nel caso in cui sia autorizzato a consegnare l'acqua senza immediato pagamento. In questo ultimo caso dopo completata la matrice la farà firmare dal *ricevente*, e la firmerà a sua volta, cancellandovi le parole: *ritirata la somma sopraindicata*, ed aggiungendovi gli estremi dell'autorizzazione di consegna dell'acqua.

FERROVIE DELLO STATO

FERROVIE DELLO STATO

Servizio Trazione

Stazione di ....

(1) ....

.... deve dare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per fornitura di acqua, quanto segue:

1°) . m³ . . . di acqua a L. . .
il m³. . . . . L.

2°) Trasporto della detta quantità d'aqua come da lettera di porto relativa alla spedizione N.. . . del. . . . . .
191 . . da . . . .

TOTALE L.

Ricevuta la somma sopraindicata di L. (2) ....

IL CAPO STAZIONE

. . . .

A . . . . *191* . .

Marca da bollo

(1) Il Sig. .... il Municipio di.......................... l'Amministrazione di............... .... ecc.

(2) *In tutte le lettere.*

N.B. - Quando la fornitura viene fatta a credito, il presente tagliando dovrà essere annullato con una riga trasversale, lasciandolo però attaccato alla matrice.

Allegato N. **1** *all'Ordine di Servizio N. 39-1913.*

ELENCO

delle Stazioni ed Agenzie ammesse alla vendita dei biglietti di abbonamento speciali

delle serie da A a R

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Acireale														
Acquaviva Platani . . .														
Alessandria.	★	★	★	★	★	★	★	★						
Alì.														
Ancona.														
Aquila degli Abruzzi. .														
Aragona Caldare														
Arezzo														
Ascoli Piceno.														
Assoro														
Asti	★	★	★	★	★	★								
Augusta														
Avellino														
Avezzano														
Avola														
Bagheria														
Bagnara														
Barcellona														
Bari														

D		E		F		G	H		J		K		L		M		N		O		P		Q	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
																							★	★
★	★																							
											★	★	★	★										
									★	★			★	★										
																							★	★
							★	★																
											★	★	★	★										
															★	★								
									★	★			★	★										
																							★	★
																					★	★		
																	★	★						

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Barletta														
Belluno.									★	★				
Benevento														
Bergamo							★	★			★	★		
Bisceglie														
Bologna									★	★	★	★	★	★
Brescia.							★	★			★	★		
Brindisi														
Caltagirone.														
Caltanissetta														
Campobasso														
Canicattì.														
Carrara.														
Castellammare Adriatico.														
Castelvetrano.														
Castrogiovanni C. . . .														
Catania stazione														
Catanzaro Sala.														
Catena nuova Centuripe														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
										★	★								
								★	★										
										★	★								
										★	★								
																		★	★
																★	★	★	★
						★	★												
																★	★	★	★
★	★																		
				★	★	★	★												
																★	★		
																		★	★
																		★	★
												★	★	★	★				
																		★	★

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Cefalù														
Cerignola Città.														
Chiasso.					★	★	★	★			★	★		
Chieti														
Cirò														
Comiso.														
Corigliano Calabro . . .														
Cosenza														
Cotrone														
Cremona							★	★			★	★	★	★
Domodossola	★	★			★	★								
Faenza.													★	★
Ferrara									★	★			★	★
Firenze S. M. N.													★	★
Fiumefreddo Sicilia. . .														
Foligno.														
Foggia.														
Forlì.													★	★
Gallipoli														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
																		★	★
										★	★								
						★	★												
												★	★						
																		★	★
												★	★						
												★	★						
												★	★						
★	★																		
★	★																		
																		★	★
		★	★	★	★														
								★	★	★	★								
										★	★								

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Genova P. Principe. . .			★	★	★	★								
Gerace.														
Giampilieri.														
Giardini Taormina . . .														
Giarre Riposto														
Girgenti														
Giulianova.														
Grammichele.														
Grosseto														
Grotte														
Lecce														
Lentini.														
Leonforte.														
Lercara Bassa														
Licata Stazione.														
Livorno Centrale. . . .														
Lucca														
Lugo.													★	★
Luino					★	★	★	★						

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
														★	★				
																		★	★
																		★	★
																		★	★
																★	★		
				★	★	★	★												
																		★	★
★	★	★	★																
																★	★		
										★	★								
																		★	★
																		★	★
																★	★		
																★	★	★	★
★	★																		
★	★																		

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Macerata														
Mantova							★	★	★	★	★	★	★	★
Marsala														
Messina Centrale														
Milano Centrale					★	★	★	★			★	★		
Milazzo														
Militello														
Modena									★	★	★	★	★	★
Modica														
Molfetta														
Monteleone P. S. V.														
Napoli														
Naso Capo d'Orlando														
Nicastro														
Nizza di Sicilia														
Noto														
Novara	★				★	★	★	★						
Ortona														
Orvieto														

G	H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
					★	★														
★																				
																	★	★		
															★	★			★	★
																			★	★
																			★	★
★																				
																			★	★
											★	★								
															★	★				
									★	★										
																			★	★
													★	★	★	★				
																			★	★
																			★	★
							★	★												
			★	★																

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Padova.									★	★				
Palermo Lolli.														
Palermo Stazione. . . .														
Palmi														
Paola.														
Parma.											★	★	★	★
Patti.														
Pavia.					★	★	★	★						
Peri									★	★	★	★		
Perugia														
Pesaro														
Piacenza							★	★			★	★	★	★
Pisa Centrale.														
Pistoia.													★	★
Pizzo.														
Pontebba.									★	★				
Porto Empedocle Staz. .														
Porto S. Giorgio														
Potenza Inferiore. . . .														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
																★	★		
																★	★	★	★
														★	★				
												★	★						
																		★	★
★	★	★	★	★	★														
				★	★														
★	★																		
★	★																		
														★	★				
																★	★		
				★	★	★	★												
								★	★										

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Pozzallo														
Racalmuto														
Raddusa														
Ragusa.														
Ravenna													★	★
Reggio Calabria Porto .														
Reggio Calabria Succ. .														
Reggio Emilia											★	★	★	★
Rimini.													★	★
Roccapalumba Alia . . .														
Roccella Ionica.														
Roma Termini														
Rossano														
Salerno.														
Sambenedetto del Tronto														
S. Agata di Militello . .														
S. Cateriirbina X. . . .														
S. Marco Roggiano . . .														
S. Severo.														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
																		★	★
																★	★		
																		★	★
																		★	★
														★	★			★	★
														★	★			★	★
				★	★														
																★	★	★	★
														★	★				
		★	★			★	★	★	★										
												★	★						
								★	★										
				★	★	★	★												
																		★	★
																		★	★
												★	★						
										★	★								

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
S. Stefano Camastra. . .														
S. Teresa di Riva. . . .														
Santhià.	★	★			★	★								
Savona Letimbro. . . .			★	★										
Scaletta Zanclea														
Scicli.														
Scordia.														
Siderno.														
Siena.														
Siracusa Stazione. . . .														
Spaccaforno.														
Spezia			★	★										
Spezzano Castrovillari .														
Spoleto.														
Sulmona														
Taranto														
Teramo.														
Termini Imerese														
Termoli														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
																		★	★
																		★	★
																		★	★
																		★	★
																		★	★
														★	★				
★	★																		
																		★	★
																		★	★
★	★																		
												★	★						
		★	★	★	★														
		★	★			★	★												
										★	★								
				★	★	★	★												
																		★	★
						★	★			★	★								

STAZIONI	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Terni.														
Terranova di Sicilia . .														
Torino P. Nuova. . . .	★	★	★	★	★	★								
Torre de' Passeri. . . .														
Trabia														
Trani.														
Trapani														
Treviso.									★	★				
Trinitapoli														
Tropea.														
Udine									★	★				
Vallelunga														
Venetico Spadafora . . .														
Venezia.									★	★				
Ventimiglia.			★	★										
Verona P. Vescovo . . .							★	★	★	★	★	★		
Vicenza.									★	★				
Villa S. Giovanni. . . .														
Vizzini Licodia.														
Vittoria.														

E	F		G	H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
						★	★	★	★	★	★												
																						★	★
										★	★												
																				★	★	★	★
														★	★								
																				★	★		
														★	★								
																		★	★				
																						★	★
																						★	★
★																							
																		★	★			★	★
																						★	★
																						★	★

AGENZIE	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Bari (Muzzi e Tortora) .														
Bergamo (Banco S. Alessandro							★	★			★	★		
Bologna (Ferrario) . . .									★	★	★	★	★	★
Catania (Anastasi e Finocchiaro)														
Catanzaro (Società Automotofunicolare)														
Firenze (A. M. F.) . . .													★	★
» (Ferrario). . . .													★	★
» (Humbert) . . .													★	★
Genova (Gondrand). . .			★	★	★	★								
Milano (S. Margherita) .					★	★	★	★			★	★		
» (Gondrand). . .					★	★	★	★			★	★		
Napoli (A. M. F.) . . .														
» (Elefante P. M.)														
» (Elefante P.S.F.)														
Padova (Mezzacapo). . .									★	★				
Palermo (Gondrand) . .														
Perugia (Pezzolet) . . .														
Roma (A. M. F.)														

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
										★	★								
																		★	★
												★	★	★	★				
★	★																		
★	★																		
★	★																		
								★	★										
								★	★										
								★	★										
																★	★	★	★
★	★	★	★	★	★														
		★	★			★	★	★	★										

AGENZIE	A		B		C		D		E		F		G	
	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
Roma (Chiari e Sommariva)														
» (Roesler)														
Siena (A. M. F.)														
Siracusa (Mazzarella) . .														
Taormina (Orlandi ed Elefante)														
Torino (Carpaneto) . . .	★	★	★	★	★	★								
Venezia (A. M. F.) . . .									★	★				
Verona (Scolari)							★	★	★	★	★	★		

H		J		K		L		M		N		O		P		Q		R	
30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi	30 giorni	3 mesi
		★	★			★	★	★	★										
		★	★			★	★	★	★										
★	★																		
																		★	★
																		★	★

TABELLE indicanti gli itinerari, la validità ed i prezzi dei biglietti di abbonamento speciali contraddistinti colle lettere da A ad R.

SERIE A

Torino-Bardonecchia Staz.
Bussoleno-Susa
Torino-Alessandria-Novi-Arquata
Alessandria-Tortona-Voghera
Tortona-Novi
Torino-Pinerolo-Torre Pellice
Bricherasio-Barge
Torino-Airasca-Saluzzo-Cuneo-Vievola
Busca-Dronero
Cuneo-Mondovì-Bastia
Torino-Carmagnola-Savigliano-Cuneo
Savigliano-Saluzzo
Moretta-Cavellermaggiore-Alessandria
Castagnole-Asti-Casale-Mortara
Torino-Bra-S. Giuseppe di Cairo
Ceva-Ormea
Asti-Ovada
Alessandria-Ovada
Alessandria-S. Giuseppe di Cairo
Torino-Chieri
Alessandria-Mortara-Novara-B. Ticino-Arona.
Torino-Novara-Sesto Calende-Arona
Aosta-Chivasso-Casale
Chivasso-Asti
Santhià-Arona
Vercelli-Casale-Alessandria
Vercelli-Mortara
Novara-Varallo Sesia
Novara-Gozzano-Domodossola
Arona-Domodossola-Iselle transito
Lago Maggiore

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 139
2ª id.	» 96
3ª id.	» 58

per *3* mesi

1ª classe	L. 356
2ª id.	» 244
3ª id.	» 144

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 953
2ª id.	» 667
3ª id.	» 429

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1270
2ª id.	» 889
3ª id.	» 572

SERIE B

Torino-Bardonecchia Staz.
Bussoleno-Susa
Torino-Pinerolo-Torre Pellice
Bricherasio-Barge
Torino-Asti-Alessandria
Torino-Moretta-Saluzzo-Cuneo
Busca-Dronero
Torino-Savigliano-Cuneo-Vievola
Savigliano-Saluzzo
Torino-Bra-Savona
Bastia-Mondovì-Cuneo
Ceva-Ormea
Moretta-Bra-Castagnole-Alessandria
Asti-Castagnole
Asti-Nizza M.-Ovada-Genova
Alessandria-Acqui-Savona
Alessandria-Ovada
Alessandria-Novi-Genova
Ronco-Busalla-Genova
Genova-Ventimiglia Staz.
Genova-Spezia-Massa
Spezia-S. Stefano-Sarzana

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 102
2ª id.	» 70
3ª id.	» 42

per *3* mesi

1 classe	L. 261
2ª id.	» 178
3ª id.	» 106

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 700
2ª id.	» 490
3ª id.	» 315

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 933
2ª id.	» 653
3ª id.	» 420

SERIE C

Torino-Alessandria-Genova P. P.
Torino-Chieri
Asti-Casale-Mortara
Alessandria-Mortara-Novara-Pino Transito
Alessandria-Tortona
Torreberetti-Pavia
Torino-Novara-Milano C.
Chivasso-Casale
Chivasso-Asti
Santhià-Arona
Vercelli-Casale-Alessandria
Vercelli-Mortara-Pavia
Novara-Varallo Sesia
Novara-Gozzano-Domodossola
Novara-Arona-Domodossola
Domodossola-Iselle Trans.
Milano-Varese
Gallarate-Arona
Gallarate-Laveno
Milano-Mortara
Chiasso-Milano-Voghera-Genova P. P.
Ronco-Busalla-Genova P. P.
Varese-Porto Ceresio
Lago Maggiore
Lago di Como

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 131
2ª id.	» 91
3ª id.	» 55

per *3* mesi

1ª classe	L. 332
2ª id.	» 227
3ª id.	» 135

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 884
2ª id.	» 619
3ª id.	» 399

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1 classe	L. 1177
2ª id.	» 825
3ª id.	» 531

SERIE D

Milano-Pavia-Voghera-Tortona
Milano-Mortara-Alessandria-Tortona
Milano-Novara
Milano-Gallarate-Laveno-Pino Transito
Milano-Como-Chiasso
Milano-Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna
Milano-Treviglio-Brescia-Verona P. V.
Milano-Lodi-Piacenza
Voghera-Broni-Piacenza
Pavia-Stradella
Pavia-Casalpusterlengo
Pavia-Alessandria
Pavia-Mortara
Gallarate-Sesto Calende-Laveno
Gallarate-Varese
Lecco-Como S. G.
Lecco-Bergamo-Rovato
Seregno-Usmate-Ponte S. Pietro L.
Palazzolo-Paratico
Treviglio-Bergamo
Treviglio-Cremona
Brescia-Cremona
Brescia-Piadena
Mantova-Verona P. V.
Mantova-Piadena-Codogno
Varese-Porto Ceresio
Brescia-Iseo
Desenzano-Desenzano Lago
Lago di Garda
Lago di Como
Lago Maggiore

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 133
2ª id.	» 93
3ª id.	» 57

per *3* mesi

1ª classe	L. 333
2ª id.	» 229
3ª id.	» 137

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 883
2ª id.	» 620
3ª id.	» 400

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1175
2ª id.	» 824
3ª id.	» 532

SERIE E

Mantova-Legnago-Monselice
Peri Staz.-Verona P. V.-Mantova-Modena
Modena-Bologna
Bologna-Padova
Bologna-Poggio Rusco-Nogara
Verona P. V.-Venezia
Verona P. V.-Legnago-Rovigo-Chioggia
Venezia-Treviso-Udine-Pontebba
Treviso-Belluno
Treviso-Motta di Livenza
Udine-S. Giovanni Manzano
Venezia-Portogruaro-Casarsa-Pinzano
Vicenza-Treviso
Vicenza-Schio
Padova-Camposampiero-Bassano
Camposampiero-Montebelluna
Venezia-Mestre-Primolano Staz.
Belluno-Longarone Zoldo

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 131
2ª id.	» 91
3ª id.	» 54

per *3* mesi

1ª classe	L. 337
2ª id.	» 230
3ª id.	» 136

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 903
2ª id.	» 632
3ª id.	» 406

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1204
2ª id.	» 843
3ª id.	» 542

SERIE F

Chiasso-Milano-Piacenza-Bologna
Codogno-Cremona-Mantova
Parma-Piadena-Brescia
Peri Staz.-Verona P. V.-Mantova-Modena
Milano-Verona P. V.
Milano-Lecco-Chiavenna
Colico-Sondrio
Como-Lecco
Seregno-Usmate-Ponte S. Pietro L.
Lecco-Bergamo-Rovato
Palazzolo-Paratico
Bergamo-Treviglio-Cremona
Cremona-Borgo S. Donnino
Cremona-Brescia
Brescia-Iseo
Desenzano-Desenzano Lago
Lago di Como
Lago di Garda

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 115
2ª id.	» 81
3ª id.	» 49

per *3* mesi

1ª classe	L. 291
2ª id.	» 200
3ª id.	» 120

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 774
2ª id.	» 543
2ª id.	» 350

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1030
2ª id.	» 722
3ª id.	» 466

SERIE G

Piacenza-Bologna-Rimini
Borgo S. Donnino-Cremona
Parma-Piadena
Parma-Borgotaro
Modena-Mantova
Bologna-Poggio Rusco-Nogara
Cremona-Mantova-Nogara
Bologna-Pistoia-Firenze
Bologna-Ferrara
Ferrara-Ravenna-Rimini
Castelbolognese-Lugo-Ravenna
Lugo-Lavezzola
Faenza-Marradi-Firenze

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 100
2ª id.	» 69
3ª id.	» 41

per *3* mesi

1ª classe	L. 257
2ª id.	» 175
3ª id.	» 104

|per *1* anno (1)

1ª classe	L. 688
2ª id.	» 481
3ª id.	» 310

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 917
2ª id.	» 642
3ª id.	» 413

SERIE H

Spezia-Pisa-Livorno C.-Orbetello
Spezia-Borgotaro
S. Stefano-Sarzana
Avenza-Carrara
Viareggio-Lucca
Cecina-Saline di Volterra
Campiglia-Piombino
Pisa-Colle Salvetti-Vada
Colle Salvetti-Livorno C.
Pisa-Lucca-Pistoia
Pisa-Empoli-Firenze
Firenze-Pistoia-Pracchia
Firenze-Marradi-Faenza
Firenze-Arezzo-Chiusi
Terontola-Perugia
Empoli-Siena-Chiusi
Asciano-Montepescali
Lucca-Bagni di Lucca

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L. 120
2ª id.	» 83
3ª id.	» 50

per *3* mesi

1ª classe	L. 307
2ª id.	» 210
3ª id.	» 124

per *1* anno (1)

1ª classe	L. 823
2ª id.	» 576
3ª id.	» 371

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1097
2ª id.	» 768
3ª id.	» 494

SERIE J

Roma-Civitavecchia-Montepescali
Palo-Ladispoli (*)
Pontegalera-Fiumicino
Roma-Orte-Chiusi-Terontola
Montepescali-Asciano-Chiusi
Orte-Terni-Foligno-Terontola
Attigliano-Viterbo
Roma-Avezzano-Sulmona
Sulmona-Aquila A.-Terni
Sulmona-Isernia-Caianello
Roma-Segni-Caianello
Roccasecca-Avezzano
Roma-Velletri-Terracina
Velletri-Segni
Roma-Frascati
Roma Trastevere-Viterbo
Capranica-Ronciglione
Roma-Albano L.-Nettuno

(*) Durante la stagione d'esercizio della linea.

Prezzi

per 30 giorni

1ª classe	L.	111
2ª id.	»	78
3ª id.	»	49

per 3 mesi

1ª classe	L.	273
2ª id.	»	188
3ª id.	»	114

per 1 anno (1)

1ª classe	L.	722
2ª id.	»	508
3ª id.	»	329

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	961
2ª id.	»	675
3ª id.	»	436

SERIE K

Ancona-Rimini
Ancona-Castellammare Adr.
Ancona-Foligno-Terni
Foligno-Perugia
Fabriano-Urbino
Fabriano-Macerata-Porto Civitanova
Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno
Giulianova-Teramo

Prezzi

per 30 giorni

1ª classe	L.	65
2ª id.	»	45
3ª id.	»	27

per 3 mesi

1ª classe	L.	167
2ª id.	»	114
3ª id.	»	67

per 1 anno (1)

1ª classe	L.	447
2ª id.	»	313
3ª id.	»	202

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	596
2ª id.	»	417
3ª id.	»	269

SERIE L

Ancona-Castellammare Adr.
Castellammare Adr.-Termoli-Campobasso
Castellammare Adr.-Sulmona-Roma Termini
Sulmona-Aquila A.-Terni
Sulmona-Isernia-Campobasso
Isernia-Caianello
Giulianova-Teramo
Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno
Roma-Orte-Terni
Roma-Segni-Caianello
Roccasecca-Avezzano

Prezzi

per 30 giorni

1ª classe	L.	132
2ª id.	»	91
3ª id.	»	54

per 3 mesi

1ª classe	L.	338
2ª id.	»	230
3ª id.	»	136

per 1 anno (1)

1ª classe	L.	905
2ª id.	»	634
3ª id.	»	408

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	1207
2ª id.	»	845
3ª id.	»	544

SERIE M

Napoli-Cancello-Roma
Napoli-Aversa-Benevento-Foggia
Napoli-Salerno-Potenza Inf.
Cancello-Torre Annunziata-Gragnano
Codola-Nocera Inf.
Salerno-Mercato S. Severino
Sicignano-Lagonegro
Avellino-Codola-Cancello
Avellino-Benevento
Avellino-Rocchetta S. A.
Foggia-Rocchetta S. A.-Potenza Inf.
Foggia-Lucera
Foggia-Manfredonia

Prezzi

per 30 giorni

1ª classe	L.	105
2ª id.	»	73
3ª id.	»	45

per 3 mesi

1ª classe	L.	270
2ª id.	»	185
3ª id.	»	115

per 1 anno (1)

1ª classe	L.	724
2ª id.	»	507
3ª id.	»	343

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	966
2ª id.	»	676
3ª id.	»	458

SERIE N

Foggia-Brindisi-Otranto
Foggia-Termoli
Foggia-Lucera
Foggia-Manfredonia
Foggia-Bovino
Foggia-Rocchetta S. A.
Rocchetta S. A.-Gioia del Colle
Taranto-Bari
Taranto-Brindisi
Taranto-Metaponto
Barletta-Spinazzola
Ofantino-Margherita di Savoja
Francavilla Fontana-Lecce
Novoli-Nardò Cent.
Zollino-Gallipoli

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L.	95
2ª id.	»	65
3ª id.	»	42

per *3* mesi

1ª classe	L.	244
2ª id.	»	161
3ª id.	»	111

per *1* anno (1)

1ª classe	L.	644
2ª id.	»	435
3ª id.	»	288

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	859
2ª id.	»	580
3ª id.	»	384

SERIE O

Catanzaro M.-S. Eufemia-Sapri
Catanzaro M.-Sibari-Rocca Imperiale
Sibari-Cosenza-Pietrafitta

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L.	60
2ª id.	»	41
3ª id.	»	26

per *3* mesi

1ª classe	L.	154
2ª id.	»	102
3ª id.	»	67

per *1* anno (1)

1ª classe	L.	407
2ª id.	»	275
3ª id.	»	177

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	543
2ª id.	»	367
3ª id.	»	236

SERIE P

Reggio Cal. Cent.-S. Eufemia M.
Reggio Cal. Cent.-Catanzaro M.
Reggio Cal. Cent.-Messina Cent.
Villa S. Giovanni-Messina Cent.
Catanzaro M.-S. Eufemia M.

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L.	50
2ª id.	»	34
3ª id.	»	22

per *3* mesi

1ª classe	L.	129
2ª id.	»	85
3ª id.	»	57

per *1* anno (1)

1ª classe	L.	339
2ª id.	»	229
3ª id.	»	150

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	452
2ª id.	»	306
3ª id.	»	200

SERIE Q

Palermo-Marsala-Trapani
Castelvetrano-Selinunte
Castelvetrano-Partanna
Palermo-Termini Imerese
Termini Imerese-Porto Empedocle
Porto Empedocle-Siculiana
Roccapalumba - S. Caterina Xirbi-Licata
Canicattì-Aragona Caldare
Canicattì-Naro-Camastra
Lercara bassa-Lercara alta

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe	L.	64
2ª id.	»	51
3ª id.	»	35

per *3* mesi

1ª classe	L.	157
2ª id.	»	125
3ª id.	»	88

per *1* anno (1)

1ª classe	L.	431
2ª id.	»	331
3ª id.	»	212

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L.	575
2ª id.	»	441
3ª id.	»	282

SERIE R

Messina-Termini Imerese-Palermo

Termini Imerese-S. Caterina Xirbi-Licata

Licata-Siracusa Porto

Messina-Siracusa

Bicocca-S. Caterina Xirbi

Valsavoja-Caltagirone

Assoro-Valguarnera

Messina C.-Villa S. Giovanni

Messina C.-Reggio C. Cent.

Reggio C. Cent.-Villa S. Giovanni

Prezzi

per *30* giorni

1ª classe . . . . L. 105
2ª id. . . . . » 83
3ª id. . . . . » 57

per *3* mesi

1ª classe . . . . L. 257
2ª id. . . . . » 205
3ª id. . . . . » 144

per *1* anno [1)]

1ª classe . . . . L. 709
2ª id. . . . . » 544
3ª id. . . . . » 348

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe . . . . L. 945
2ª id. . . . . » 725
3ª id. . . . . » 464

3. Gli itinerari, i prezzi e la validità degli abbonamenti in parola risultano dal prospetto Allegato 2 al presente Ordine di Servizio e vengono notificati al pubblico con le Appendici:

N. 11 alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato — Edizione maggio 1908;

N. 2 alle Tariffe e condizioni medesime valevoli per le linee della Sicilia — Edizione luglio 1912;

Appendici che si pubblicano col presente Ordine di Servizio e che verranno distribuite alle stazioni ed agli Uffici nei modi d'uso.

4. Le norme e condizioni pel rilascio e l'uso dei nuovi biglietti d'abbonamento speciali sono quelle medesime del sopracitato Allegato N. 6-*A* alle Tariffe. (Tariffa per biglietti d'abbonamento speciali).

5. Le stazioni ed agenzie di cui al punto 2° distribuiranno quindi, nei termini di tempo stabiliti dal punto 6° della Tariffa predetta, i biglietti per le validità di 30 giorni e 3 mesi. Quelli di validità annuale saranno distribuiti dagli Uffici di emissione degli abbonamenti ordinari.

6. Coi biglietti di abbonamento speciali delle nuove serie possono rilasciarsi anche *biglietti di congiunzione* alle condizioni e norme previste dalla relativa tariffa annessa all'Allegato 6-*A* di cui al punto 1° e dell'Ordine di Servizio N. 55-1907, parte II.

7. Per le domande dei biglietti di abbonamento speciali, tanto delle serie attuali, quanto delle serie nuove e dei biglietti di congiunzione, dovrà farsi uso, dal 1° febbraio 1913, del nuovo modulo CI-218, più semplice versando ai Magazzini, nei modi d'uso, l'eventuale scorta dei Mod. I-218 attuali.

8. Per il rilascio e la contabilizzazione dei nuovi biglietti, valgono le disposizioni di cui all'art. 8 *delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi* pubblicate con l'Ordine di servizio N. 160-1909.

Fino a ristampa del prospetto Mod. CI-213 *A*, i nuovi biglietti dovranno esser scritturati a mano sul prospetto attuale, di seguito a quelli della Serie XX.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 7. (C.).

Apertura dell'agenzia di città a Gallarate.

Il giorno 1° febbraio 1913 verrà aperta a Gallarate l'agenzia di città e sarà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio in quel comune e per le località di Arnate e Cedrate.

Nel prospetto allegato alla presente Circolare sono indicati i corrispettivi stabiliti per tale servizio, nonchè le aggiunte d'apportarsi tanto al fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, quanto al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche », edizione 1908.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 8. (C.).

Trasporti a domicilio a Darfo-Ferrovia Iseo-Edolo.

(Vedi Circolare N. 39-1911, Ordine di Servizio N. (9-1912)

Il giorno 1° febbraio 1913 sarà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio nel comune di Darfo e per le località di Angolo, Gorzone, Gianico, Casino Boario, Fucine, Montecchio, Pelalepre, Plemo e Sacca, ai prezzi indicati nell'unito prospetto nel quale sono stati riportati anche i nomi ed i corrispettivi delle stazioni di Breno, Edolo ed Iseo. Esso sostituisce perciò

quello a pag. 68 del fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio » edizione 1912.

In conseguenza di quanto sopra, a pag. 3 dell'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 69-1912, si dovrà esporre la lettera *D*, nella colonna « Trasporti a domicilio », di fianco al nome della nominata stazione di Darfo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

AGGIUNTE AL FASCICOLO

« Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ».

(Edizione 1912).

Alla pagina 21: prima del nome delle stazioni di Genova P., P B e P P., aggiungere alla colonna 2: Gallarate — *Vedi pag. 36.*

A pag. 36 aggiungere i nomi ed i prezzi seguenti:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.		Tassa minima per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Gallarate (**) .	0.15	—	0.30	0.20	0.25	0.50	0.25	0.20	0.50	0.15	0.20	
1ª e 2ª	(*) Id. per Arnate e Cedrate (**)	—	0.25	0.45	0.30	0.35	0.75	0.35	0.30	0.75	0.25	0.30	

A pag. 79 aggiungere, rispettivamente, nelle prime tre colonne.

Gallarate	Cedrate	ore 18 per le merci a G. V.
	Arnate	ore 36 per le merci a P. V.

Aggiunte al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

A pagina 43, di fianco al nome della stazione di Gallarate, aggiungere nella colonna 14 l'indicazione G P, (9) ed a piedi della pagina la seguente nota:

(9) Il servizio è esteso alle località di Arnate e Cedrate.

AGGIUNTE AL FASCICOLO

« Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ».

(Edizione 1912).

A pag. 68 sostituire il quadro esistente per le stazioni della linea Iseo-Edolo, con quello seguente:

TRASPORTI A DOMICILIO

nelle Stazioni della linea ISEO-EDOLO

STAZIONI	Grande Velocità						Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.)	NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	Prezzo per ogni spedizione	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
Breno	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
Darfo	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
Id. per Angolo	1.15	—	—	1.25	1.50	1.20	1.25	1.50	1.20	1.20	
Id. » Gorzone	0.75	—	—	0.85	1.10	0.80	0.85	1.10	0.80	0.80	
Id. » Gianico	0.75	—	—	0.85	1.10	0.80	0.85	1.10	0.80	0.80	
Id. » Casino Boario (frazioni di Darfo)	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
Id. » Fucine (frazioni di Darfo)	0.75	—	—	0.85	1.10	0.80	0.85	1.10	0.80	0.80	
Id. » Montecchio (frazioni di Darfo)	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20	
Id. » Pelalepre (frazioni di Darfo)	0.75	—	—	0.85	1.10	0.80	0.85	1.10	0.80	0.80	
Id. » Plemo (frazioni di Esine)	1.15	—	—	1.25	1.50	1.20	1.25	1.50	1.20	1.20	
Id. » Sacca (frazioni di Esine)	0.95	—	—	1.05	1.30	1.00	1.05	1.30	1.00	1.00	
Edolo	0.20	—	—	0.30	0.60	0.30	0.30	0.60	0.25	0.30	
Iseo	0.10	—	—	0.15	0.25	0.20	0.10	0.20	0.10	0.15	

Circolare N. 2v (M. e V.)

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 febbraio 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno

destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle officine: per i carri, alla propria Delegazione del materiale mobile ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CI^{CR}_{z}. N. 41909 - 41914.

BAGAGLIAI.

DUI^{CR} N. 96544 - 96546.

CARRI.

F N. 168851 - 168852 - 169012 - 169013 - 169200 a 169202 - 169216 - 169426 - 169452 - 169460 - 169630 a 169633 - 169676 - 169677 - 169891 - 170296 - 170297 - 170410 a 170412 - 170600 a 170603 - 170622 a 170624 - 170693 a 170695 - 170802 a 170804 - 171614 - 171615 - 171630 - 171631 - 171979 - 171992 - 172512 a 172515 - 172535 a 172537.

L N. 471237 - 471238 - 471250 a 471252 - 471847 - 472216 a 472219 - 472235 a 472237 - 472456 - 472457 - 472470 a 472472 - 472898 - 472899 - 474907 - 474908 - 474931 a 474933 - 475109 a 475111 - 475124 - 475164 a 475166 - 475179 a 475181 - 475300 a 475302 - 475523 a 475525 - 475534 a 475537 - 475555 a 475557 - 475793 a 475795 - 475911 a 475913 - 475927 - 475928 - 475973 a 475975 - 475986 - 475987 - 476100 a 476102 - 476189 - 476190 - 476199 - 476388 - 476389 - 476500 a 476503 - 476772.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Trasporti di merci - Falsa dichiarazione - Perdita - Limitazione di responsabilità.

Ai sensi e per gli effetti delle vigenti Tariffe e Condizioni di trasporto, ricorre falsa dichiarazione della merce spedita quando, con possibilità di danno per l'Amministrazione delle Ferrovie, il contenuto dei colli non corrisponda in tutto alle dichiarazioni emesse dallo speditore sulla richiesta di spedizione.

In caso di perdita di merci falsamente dichiarate, l'Amministrazione delle Ferrovie ne risponde limitatamente alla qualità dichiarata e non a quella reale che, in discordo con la dichiarazione, in realtà possa essere stata spedita.

Applicazione al caso di una spedizione di pelli cromchevreaux glacés, *dichiarate pelli concie in generale.*

CORTE APP. MILANO, 11-19 aprile 1912. — Gondrand c. ferrovie Stato.

FATTO.

È pacifico fra le parti e risulta del resto dalla documentazione che nel 30 gennaio 1909 la Società Nazionale di Trasporti fratelli Gondrand, affidava alle Ferrovie dello Stato pel trasporto a P. V. da Milano a Torino *due colli* di pelliccerie W. A. 10 e 47 del peso di Kg. 194 pagando quattro lire di porto, che la merce non è arrivata a destinazione, che nel 10 marzo 1909 la Gondrand

chiese in via amministrativa alla Ferrovia di essere reintegrata nel loro valore.

La Gondrand ha preteso il pagamento di L. 3575 affermando di aver dati in consegna due colli, contenenti pelli *chromchevrause glaces chevraux-glaces* di altrettanto valore, come da dimesse originali fatture della Ditta Mozzarda da cui provenivano cerziorate da pubblico Notaio conformi al libro spedizioni italiano di quella Ditta. Ma le Ferrovie disdissero il pagamento della somma domandata assumendo che non ricorreva prova una corrispondenza della merce la quale vorrebbesi contenuta nei due colli chiusi con quella, e che ad ogni modo esse erano tenute soltanto a sborsare il valore mercantile *di pelli concie* così come venne dichiarata la merce in spedizione.

Il Tribunale aderiva alla difesa delle Ferrovie, ed ammetteva a perizia diretta a stabilire quale era il prezzo corrente *delle pelli concie comuni* sul mercato di Torino al tempo in cui la spedizione avrebbe dovuto giungervi a destino.

Questa sentenza 5-16 marzo 1911 è difesa dalle Ferrovie contro di essa essendo insorta la Gondrand, limitandosi di cattivo apprezzamento delle risultanze di causa, e di cattiva applicazione delle relative disposizioni di legge.

Perchè non si riteneva raggiunta la prova che i colli da lei spediti contenessero pelli *chrom-chevrause glacés* e *chevreause glacés* del complessivo valore di L. 357 proponendo magari al riguardo, ove occorresse, ulteriori probatori, perchè le venne misurato l'indennizzo a quello delle spedizioni *falsamente* dichiarate per la sola circostanza di non aver palesato il nome di quelle pelli senza badare però che non sono nominate nelle tariffe e senza riflettere come essa Gondrand, limitavasi alla spedizione « *pelli concie* » astenendosi dall'aggiungere altro, non per ottenere passaggio della sua merce in classe inferiore, ma allo scopo contrario di mettere in guardia le Ferrovie circa il modo di loro tassazione, e perchè (aggiunse in sede attuale appoggiandosi anche a nuovi certificati con marche da lire una pel bollo e registro) venne esatto il nolo effettivamente dovuto non essendo le pelli da lei spedite assimiliabili alle verniciate od alle scamosciate.

DIRITTO.

Nella specie trattasi di inadempimento di contratto di trasporto fra la Gondrand e le Ferrovie dello Stato che ha pur esso per sanzione l'obbligo da parte dell'inadempiente di rifare il danno, la Gondrand nel 30 gennaio 1909 spediva a piccola velocità, tariffa comune, da Milano a Torino, merci le quali andarono perdute, e le Ferrovie debbono pagargliene l'importo. Fin qui tutto d'accordo.

Ma quale è la misura della indennità? Questo è il punto in dissidio.

Va innanzi tutto ricordato al riguardo come il diritto ferroviario nei casi ordinari mitiga la misura dei risarcimenti in confronto di quelli del diritto comune e la fissa con criteri obbiettivi ed uniformi. Nel vigente sistema legale sono regolati a tariffa i risarcimenti dovuti dal vettore per perdite od avarie egualmente che si è regolato a tariffa il prezzo dei trasporti in suo favore mantenendosi sempre quei due termini in correlazione fra di loro, per modo che ad un nolo più alto proporzionato al maggior rischio del vettore, corrisponde una più importante indennità, come le indennità si misurano sul valore reale della merce, sul suo valore di mercato egualmente per qualunque mittente o destinatario in corrispondenza del prezzo di trasporto che ognuno deve pagare per una spedizione della medesima specie e qualità, come infatti in caso di perdita della cosa in trasporto devesene corrispondere il valore calcolato sulla base del prezzo corrente di merce della stessa natura, qualità e quantità nel luogo e nel tempo della riconsegna, come però sia necessario che nelle richieste di spedizione le merci vengono dichiarate esattamente nella loro natura, qualità e quantità con esclusione in modo assoluto e rigoroso di denominazioni generiche, tantochè in maniera esplicita venne disposto che lo speditore risponde della esattezza delle indicazioni contenute nella richiesta di spedizione e che ne sopporta tutte le conseguenze le quali possono derivare da dichiarazioni o scritturazioni erronee, poco precise ed inintelligibili, e come di fronte a spedizioni falsa-

mente dichiarate le indennità (pur seguendosi pel rimanente i suesposti criteri) restano regolate soltanto sulla base della dichiarazione fatta dallo speditore, salvi provvedimenti di prevenzione e completamente di prezzo e sovratasse ove si fossero avverati abusi e sotterfugi, e salvi i principî generali di cui agli art. 1227 e 1228 Cod. civile ove il danno si fosse operato con dolo o malizia (Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie edizione 1908 art. 10, 93, 105, 140 e 143).

Il Tribunale per avere la Gondrand indicata la merce data in trasporto alle Ferrovie come *pelli concie* (senza altra aggiunta) mentre direbbe essersi contenuto nei colli andati smarriti pelli *chrom-chevrause glacés* e *chevreaux glacés*, affermavano l'obbligo della specificazione di questa loro natura e qualità, riteneva inesatta, non corrispondente alla vera verità, falsa la dichiarazione della Gondrand, ammetteva perciò a risarcimento in relazione a quella limitata sua dichiarazione, mandando quindi a stabilire quale il valore delle *pelli concie comuni* sul mercato di Torino al tempo in cui le pelli avrebbero dovuto arrivarci prescindendo dalla qualità vera e reale della merce per avventura che essa effettivamente consegnata per la spedizione.

La quale Condrand se ne lamenta, e protesta in modo speciale perchè secondo lei i primi giudici avrebbero affermata dolosità od errore malizioso nel suo operato, quando le stesse ferrovie a suo riguardo escludeva la malafede.

Ma la sentenza del Tribunale verrebbe così, magari troppo rigorosamente intesa, perchè dal suo complesso si rileva accolta quella speciale nozione del falso che in ordine alla liquidazione degli indennizzi riforma il diritto ferroviario nei limitati suoi scopi.

Nozione e concetto il quale è quello di ricorrere falsa dichiarazione (nei sensi e per gli effetti ripetesi, delle tariffe) sempre quando con possibilità di danno per l'Amministrazione delle ferrovie il contenuto dei colli dato in trasporto, non corrisponda in tutto per qualità o quantità, alle dichiarazioni emesse dalle richieste di spedizioni, tantochè neppure il semplice errore salva dalla contravvenzione, in codeste condizioni, date anche le difficoltà di verifica e di apertura dei colli chiusi, non avendo potuto il legi-

slatore esaminare dal colpire anche il fatto di *dichiarazioni meno* conformi a tutta intera la realtà delle cose.

In questo senso vennero ritenute falsamente dichiarate dalla Gondrand le sue merci e non già nell'altro più grave di dolo per occultazione del vero e di dolosa manifestazione del falso il quale per avventura l'avrebbe potuta esporre a peggiori conseguenze.

Ora nella specie, ove si ammetta che la Gondrand abbia spedito pelli *chrom-chevreaux glacés* e *chevreause glacés*, e essendosi limitata ad indicare chiusi nei suoi colli 194 kg. di *pelli concie* W. A. 10 e 47 *indiscutibilmente*, a parte qualsiasi intenzione di inganno e di sotterfugio, la emessa inesatta dichiarazione, avendo esposta denominazione generica la quale, e tanto più di fronte alla nomenclatura delle tariffe.

Ragionevolmente intesa nel suo significato naturale e logico, accennava a pelli concie comuni e non a pelli concie più fini e qualificate e di maggior valore come appunto sarebbero (non lo si contesta) le pelli *chrom chevreause glacés* e *chevreaux* di cui la spedizione si sostiene composta, ed ha emessa dichiarazione falsa in senso e per gli effetti del diritto ferroviario con possibilità di danno per l'Amministrazione delle ferrovie in favore delle quali le pelli più fini e di maggior valore importano maggior prezzo di trasporto, o magari anzi con danno per lei effettivo, avendo percepito soltanto quattro lire di porto, ove sussistesse che se si fossero specificate le pelli che si affermavano in trasporto le si sarebbe pagata somma maggiore.

La stessa Gondrand infatti ripete di essersi limitata alla dichiarazione di *pelli concie* senza aggiungervi altro appunto per mettere in avviso le ferrovie sul modo e stabilire come di suo diritto e spettanza, la tariffa loro applicabile e quindi il relativo prezzo di trasporto.

Oggetto della lite attuale non è quello di giudicare sulla legittimità o meno della fissazione di codesto prezzo dell'importo, cioè esatto pel trasporto di cui è caso, onde tornano inutili ricerche dirette a sapere se le pelli *chrom-chevrause glacés* e *chevreaux glacés* debbansi piuttosto comprendere nelle equiparabilità od assimiliabili alle scamosciate e verniciate o fra le pelli concie comuni, ma l'altro invece di stabilire sulla contrastata misura dell'indennizzo per avvenuto loro smarrimento, ed a questo scopo nella specie,

ripetesi, occorre soltanto riferirsi alla dichiarazione relativa così come è emessa, sia pure in massima buona fede e magari anzi con intenzioni di mettere in guardia sulla specialità della tassazione, dalla Gondrand speditrice, a cagione della quale le ferrovie ritennero tassabile il trasporto a prezzo minimo secondo la voce di tariffa *pelli concie* in genere.

Questa proposta fu accettata dalla Ferrovia cosicchè il loro contratto così formatosi è quello che determina l'estensione anche dell'obbligo di risarcimento, esso costituisce il titolo che fa la speditrice Gondrand volontariamente si è costituita, e non sarebbe nè giusto nè conveniente che essa potesse eccepire contrastando il fatto proprio e potesse riversarne le conseguenze sull'Amministrazione.

La Gondrand infatti ha dichiarato di spedire *pelli concie*, le Ferrovie ne accolsero la dichiarazione e (ritenendo di ricevere in consegna per trasporto pelli concie comuni e squalificate a cui quindi si conveniva tariffa meno spendiosa) tassarono la spedizione di conformità.

La Gondrand accettando questa tassazione necessariamente annuiva anche alla sua volta nei concetti e negli elementi che la determinarono.

Ecco come a cagione di fatto volontario della Gondrand l'Amministrazione delle ferrovie è tenuta, giustamente lo hanno riconosciuto i primi giudici, a rispondere della venuta perdita limitatamente alla cosa dichiarata e non a quella reale la quale, in disaccordo colla dichiarazione, in reltà possa averla spedita, restrinzione del resto che trova la sua ragione nella stessa natura del contratto di trasporto per cui il vettore si obbliga a rappresentare la cosa consegnatagli nella qualità, quantità e modo di esse e dichiarato dal mittente e non in quello che in forza di sua non esatta e quindi meno veritiera dichiarazione riusciva a tenere celato. Cosicchè nella specie alla domanda di indennizzo che la speditrice Gondrand propone in base alla di lei affermata qualità e (quantità) vera ed all'affermato vero valore della cosa perduta, a buon diritto le Ferrovie dello Stato oppongono la eccezione *ex contractu*, rispondendo, cioè, io vi rappresento ciò che dal contratto risulta essermi consegnato: avete spedito due colli di *pelli concie* (senza altra indicazione) perciò concordemente ritenute pelli

comuni non qualificate, con diritto quindi, data la loro perdita, ad ottenere il valore medio di altrettanta merce della stessa natura e qualità nel luogo e tempo in cui la riconsegna avrebbe dovuto avvenire.

E se questa e non altra la ragione di credito della Gondrand verso l'Amministrazione delle ferrovie le sue diverse o maggiori istanze non sono fondate, nè devono consentirsi prove diverse ed ulteriori oltre quella disposta dal Tribunale che serve per stabilire la misura dello spettantele indennizzo.

Le spese seguono la soccombenza.

P. q. m. la Corte respinge l'appello della Società nazionale di trasporti fratelli Gondrand contro la sentenza 3-16 marzo 1911 emessa dalla Sezione I^a^ del Tribunale di Milano nella sua causa con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Errata-corrige

Circolare N. 24ᵛ (Boll. N. 51-1912). — A pag. 373, ultimo comma leggasi: " due righe verticali **azzurre** „ e non **rosse**.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 6

6 FEBBRAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Febbraio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine Generale N. 1. (A.).

Modificazioni ed Aggiunte al Regolamento per il Vestiario Uniforme del Personale.

Si porta a conoscenza del Perosnale l'unita Appendice al Regolamento per il vestiario uniforme con la quale vengono apportate al Regolamento stesso alcune modificazioni ed aggiunte.

Ordine di Servizio N. 40. (M.).

Cambiamento di nome della fermata di Fossetta.

A datare dal 1° febbraio 1913, la fermata di FOSSETTA, della linea Venezia-Portogruaro-Casarsa, assumerà la nuova denominazione di FOSSALTA DI PIAVE.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », si dovrà:

a pag. 41 e 226, depennare il nome della fermata di FOSSETTA con le relative indicazioni e inscrivere fra le stazioni di Fossacesia e Fossano la fermata di FOSSALTA DI PIAVE con le indicazioni esistenti per FOSSETTA;

a pag. 130 (tab. 51), cambiare FOSSETTA in FOSSALTA DI PIAVE.

Analoga variazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome della suddetta fermata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 41. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Cantalupo Castellazzo.

A datare dal 1° febbraio 1913, la stazione di CANTALUPO CASTELLAZZO, della linea Alessandria-Acqui-Savona, assumerà la nuova denominazione di CANTALUPO.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 24, 117 tabella 22), e 120 tabella 27) e 223, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della detta stazione, dovrà praticarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 42. (C).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910).

Le stazioni di Gioiosa Jonica e Belluno sono state fornite, la prima a partire dal 15 e l'altra dal 25 corrente degli abbonamenti speciali per le rispettive serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

STAZIONI	SERIE
Gioiosa Jonica	XX
Belluno	III-IV-V.

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio Numero 106-1910 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 43. (C.).

Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni.

Si porta a conoscenza del personale che è stata compilata, una « *Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni* », che verrà distribuita dall'Ufficio CONTABILITÀ DEI PRODOTTI di Firenze.

L'Istruzione in parola costituisce un fascicolo di 400 pagine, di formato tascabile e poichè la medesima contiene molte disposizioni utili non solo al personale dei treni, per la controlleria, ma anche al personale delle gestioni viaggiatori e bagagli, essa verrà distribuita pure alle stazioni.

Si invita il personale interessato a prenderne esatta conoscenza per applicarla ogni qualvolta ne ricorra il caso, curando di tenerla in perfetto corrente con le successive disposizioni man mano che verranno emanate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 44. (C.).

Concessione speciale VII.

Nell'elenco degli Istituti di Carità ammessi a fruire della Concessione speciale VII, si aggiunga, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Orfanotrofio Emiliani . . . . . Rapallo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 45. (C.).

Trasporto a bagaglio delle pellicole per cinematografo.

(Vedi le Circolari N. 258 del 1908 e N. 36 del 1910 e l'Ordine di Servizio N. 389 del 1912).

Per norma delle stazioni e degli Uffici interessati si riassumono qui, opportunamente completandole, le disposizioni in vigore circa i trasporti a bagaglio di pellicole per cinematografo.

A) I *campioni* delle pellicole di colla di pesce (*), non essendo infiammabili, sono ammessi al trasporto a bagaglio con la osservanza delle norme fissate nell'art. 43 delle Tariffe.

B) L'Amministrazione acconsente che le pellicole cinematografiche di colla di pesce e di celluloide, nonchè i *campioni* delle pellicole di celluloide, siano spedite come bagaglio, purchè gli speditori accettino:

1° di pagare la sopratassa rispettivamente del 50 e del 25 % sui prezzi della Tariffa Generale (esclusa quindi la differenziale) dei Bagagli, se l'inoltro ha luogo, anche parzialmente, coi treni diretti e direttissimi, ovvero con i treni accelerati.

Nessuna soprattassa è dovuta quando l'inoltro ha luogo per l'intero percorso con treni omnibus o misti.

2° di presentare le pellicole in colli di peso non eccedente i Kg. 50 ciascuno, recanti la scritta: « pellicole cinematografiche », o, se contenute in altri colli di bagaglio o portate presso il viaggiatore, di farne dichiarazione alla stazione di partenza pagando le tasse come sopra.

Non è necessaria la speciale condizionatura dei colli voluta per il trasporto della celluloide dall'allegato 9 alle Tariffe (categoria 10ª), purchè le pellicole siano protette dalle scatole di latta,

(*) Le pellicole di colla di pesce si distinguono da quelle di celluloide per i caratteri indicati nella Circolare N. 36 (Servizio VIII) del 1910.

o simili, nelle quali esse sono d'ordinario custodite. Le scatole, quando non siano contenute in altri colli di bagaglio, non possono essere spedite sciolte, ma devono essere convenientemente imballate o riunite in uno o più colli.

C) Le stazioni dovranno segnare sullo scontrino, sul foglio di via e sulla matrice di ogni spedizione a bagaglio l'annotazione: « pellicole cinematografiche ».

D) Quando le stazioni accertino la presenza di pellicole cinematografiche nei bagagli spediti o in quelli trasportati a mano dai viaggiatori, senza che portino la scritta voluta, o senza che siano state previamente dichiarate, dovranno senz'altro applicare le sanzioni e le penalità previste dalle Leggi e dai Regolamenti in vigore.

I complementi di tassa e le penalità devono essere calcolati non in rapporto ai prezzi di trasporto stabiliti dal presente Ordine di Servizio, ma, come di regola, in rapporto alle tasse previste dalle vigenti tariffe.

***

Le disposizioni del presente Ordine di Servizio sono attuate in via di esperimento, restando inteso che le stazioni sono autorizzate ad accettare i trasporti di cui trattasi, a condizione che non riescano di incaglio al regolare servizio dei treni.

Le medesime disposizioni valgono pure nel caso di trasporti di pellicole cinematografiche effettuati da parte di viaggiatori provvisti di biglietto di abbonamento.

Dalla data del presente Ordine di Servizio resta abrogata ogni altra contraria disposizione circa i trasporti di pellicole per cinematografo a bagaglio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 46. (C.).

Riattivazione del servizio di corrispondenza colla ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia e colle tramvie a vapore Sale-Tortona e Tortona-Monleale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 12-1913).

Dal giorno 6 febbraio 1913 cessano di avere effetto le disposizioni di cui all'Ordine di Servizio N. 12-1913 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio di corrispondenza dei trasporti, a mezzo della stazione di Tortona, con la Ferrovia Economica Tortona-Castelnuovo Scrivia e con le Tranvie Sale-Tortona e Tortona-Monleale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 47. (M. L. e C.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Palese-Macchie.

Dal giorno 10 febbraio 1913 verrà aperta all'esercizio — in via di esperimento — la casa cantoniera di Palese Macchie al Km. 639 + 055 ed a sinistra della linea Bologna-Brindisi, fra le stazioni di S. Spirito Bitonto e di Bari dalle quali dista rispettivamente Km. 2 e Km. 10.

La casa cantoniera è protetta da due dischi girevoli piccolo modello collocati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di metri 570 quello verso S. Spirito Bitonto e di metri 645 quello verso Bari: la loro posizione normale è quella di via libera.

La casa cantoniera di Palese Macchie sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio

contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909. Essa distribuirà biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno per le stazioni ed ai prezzi indicati nel prospetto allegato *A*.

Saranno da ammettersi in partenza dalla stessa casa cantoniera anche i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come saranno altresì da accettarsi le spedizioni di bagagli da trasportarsi pure a tariffa ridotta. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

Detta casa cantoniera invierà i proprî introiti alla stazione di S. Spirito Bitonto che rimane incaricata delle scritturazioni contabili e dei relativi versamenti.

Per l'aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II) » ed al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » vedansi gli allegati *B* e *C*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 48. (C).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 29-1913).

PARTE I-A.

DELLE TARIFFE DIRETTE.

Disposizioni regolamentari.

(edizione 22 dicembre 1908).

Con validità dal 15 marzo 1913, la disposizione complementare 18 all'articolo 6 delle Disposizioni Regolamentari, contenuta nell'allegato 7 (ristampato col 1° supplemento) e modificata col 1°

supplemento alla tariffa diretta italo-austro-ungarica, in vigore dal 1° gennaio 1913, dev'essere annullata e sostituita dalla seguente:

— 18. Le spedizioni destinate a stazioni appartenenti ad Imprese di trasporto, comprese le Compagnie di Navigazione, che non hanno aderito alla Convenzione internazionale per il trasporto ferroviario delle merci, possono, previ speciali accordi fra il mittente e le Imprese stesse, essere accettate per l'inoltro fino alla definitiva destinazione.

In tal caso il mittente deve comprovare l'intervenuto accordo mediante un certificato rilasciato dalle Imprese di cui sopra e da conservarsi in atti da parte della stazione mittente; e, oltre l'indicazione della stazione in cui deve aver termine il trasporto internazionale per ferrovia, da esporsi nello spazio della lettera di vettura intestato « Stazione destinataria », il mittente stesso deve far figurare nella colonna riservata alle « Altre dichiarazioni ammesse dalle leggi o dai regoamenti » la nota relativa all'ulteriore inoltro della merce (p. es. da Jenbach a Mayrhofen con la Zillerthalbahn). — Vedasi anche la disposizione complementare all'articolo 16.

***

Con validità dal 1° febbraio 1913 sono da introdursi nella tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912), le seguenti modificazioni ed aggiunte:

PARTE I-*B*.

Nomenclatura e classificazione.

Pag. 42. - Annullare la posizione N. 210-*a*/213-*a* e le relative indicazioni. La posizione stessa, introdotta con l'Ordine di servizio N. 193-1912, è stata sostituita dalla posizione N. 205-*a*/213-*a*, compresa nel 1° supplemento del 1° gennaio 1913.

Pag. 46. - Annullare il testo della posizione 312-*a*/236-*a* (introdotta col 1° supplemento del 1° gennaio 1913) e sostituirlo come appresso: « **Baracche** e **casette** (le cui parti principali siano di legno) smontate, nuove ».

Pag. 59. - La classificazione estera della posizione 702/2794 dev' essere completata con l' indicazione della tariffa eccezionale « V » da esporsi nella penultima colonna.

Pag. 175. - Annullare il testo della posizione 3747/223 (modificato con l'Ordine di servizio N. 406-1912) e completarlo come appresso: « **Vasche** da bagni - vedi Ferro N. 1444-1445-*c*; Marmo in lavori semplici, esclusi gli ornati N. 2157-2160.

Pag. 177. - La classificazione estera della posizione 3810/1369 (modificata col 1° supplemento del 1° gennaio 1913) dev'essere annullata e sostituita come appresso:

I	III	IV	—	—

PARTE I-*C*.

Alla pagina 9, ristampata col 1° supplemento del 1° gennaio 1913, aggiungere le seguenti note (la nota 48 è stata introdotta con l'Ordine di servizio N. 406-1912):

« (49) Per le sole spedizioni dell'Officina del Gas e dell'Officina elettrica (Städtische Gas-und Elektrizitätswerke) ».

(50) Per le sole spedizioni a carro completo a piccola velocità da e per il Comune di Vienna-Officina del Gas (Gemeinde Wienstädtische Gaswerke). Le spedizioni per conto di altri possono essere effettuate e ricevute solo in seguito a speciale autorizzazione da parte della I. R. Direzione della Nordbahn. Sono escluse le munizioni; le polveri piriche, gli animali vivi e le merci richiedenti l'uso di speciali impianti per le operazioni di carico e scarico. Le operazioni di carico e scarico sono da eseguirsi per cura delle parti ».

Pag. 11-24. - Inserire, nelle sedi opportune, le seguenti stazioni austriache con le relative indicazioni e distanze:

Leopoldau Ladestelle 50) . . .	St. B.	764	456	541	569
Wien Erdbergerlände 49)	St. B	759	451	536	564

PARTE II, fascicolo 1-*a*.

Nella serie *A* della tariffa eccezionale N. V (ristampata col 1° supplemento del 1° gennaio 1913) dev'essere inserita, nella sede opportuna, l'indicazione della posizione « 702/2794 ».

Nella tariffa eccezionale N. XLI (introdotta col 1° supplemento del 1° gennaio 1913), applicabile ai trasporti di Coke ecc., sono da inserirsi le stazioni di Leopoldau Ladestelle e Wien Erdbergerlände coi seguenti prezzi per quintale:

St. B.	Leopoldau Ladestelle	Peri	2.17
		Pontebba . . .	1.55
		Cormons. . . .	1.68
		Cervignano. . .	1.82
St. B.	Wien Erdbergerlände	Peri	2.16
		Pontebba	1.75
		Cormons . . .	1.80
		Cervignano. . .	1.80

PARTE II, fascicolo 1-*b*.

N. B. Si avverte, per opportuna norma, che col 1° supplemento furono ristampate, della tariffa eccezionale N. VI, soltanto le pagine 201 e 202.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 49. (C.).

Norme per la riconsegna dei trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. - Uso delle procure e delle lettere di delegazione.

Affinchè in tutte le stazioni si seguano criteri uniformi nella riconsegna dei trasporti e nell'uso degli atti di procura e delle lettere di delegazione, si dispone quanto segue:

1. - Riconsegna a destinazione dei trasporti a G. V., a P. V. acc. ed a P.V.

Per il disposto dell'art. 110 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, la riconsegna delle spedizioni si effettua soltanto al destinatario od al suo legittimo rappresentante e contro firma di ricevuta.

La riconsegna delle spedizioni viene fatta al destinatario che si dimostri tale, o che sia conosciuto dalla stazione.

Per le merci non assicurate, purchè di valore presunto non eccedente un centinaio di lire, può bastare, di regola, ad accertare la qualità dei destinatari, la produzione della lettera d'avviso o della ricevuta in partenza; ma quando si tratti di spedizioni assicurate, oppure di spedizioni non assicurate ma di valore presunto eccedente un centinaio di lire, o nel caso di dubbi sul valore della

merce, le stazioni debbono invitare il destinatario che non sia conosciuto a farsi riconoscere col mezzo di altre persone note e solvibili, la cui firma deve essere pure ritirata sul libro di uscita per i trasporti a G. V. od a P. V. Acc. o sulla lettera d'avviso per quelli a P. V., con la seguente dichiarazione scritta di loro pugno:

« Per garanzia dell'autenticità della firma del Sig. . . . . »

Uguale procedura le stazioni debbono seguire in tutti i casi di dubbi sulla identità della persona che si presenta per il ritiro dei trasporti.

La riconsegna delle merci, escluse le assicurate e quelle di valore presunto eccedente un centinaio di lire, può farsi anche ad altra persona, conosciuta, la quale presenti la lettera d'avviso Mod. CH-77 con la firma per ricevuta del destinatario, semprechè tale firma sia ben nota alla stazione od, in caso diverso, sia legalizzata dalla Camera di commercio o dal Sindaco del luogo.

La firma stessa deve essere scritta in inchiostro, e, quando destinataria sia una ditta od un ente, deve essere accompagnata dal timbro della ditta o dell'ente stesso.

Il destinatario od il suo rappresentante che vogliano evitare la formalità del riconoscimento caso per caso, possono depositare la propria firma sul registro Mod. CH-121 da conservarsi dalla stazione, facendola però garantire autentica da una o più persone note e solvibili, che debbono all'uopo firmarsi sul registro stesso.

Anche la firma del rappresentante del destinatario, e di coloro che intervengono per farla riconoscere debbono essere scritte in inchiostro, per esteso e chiaramente, tanto sulla lettera di avviso e sul libro di uscita, quanto sul predetto registro.

A chi nei modi sopradetti ritira un trasporto in luogo e per conto del destinatario non compete la facoltà di compiere, all'infuori del ritiro materiale della merce, altri atti qualsiensi, come sarebbero il fare anche riserve o sollevare contestazioni di sorta.

Le lettere d'avviso sulle quali sia stata rilasciata la ricevuta delle merci devono essere diligentemente conservate dalla stazione in ordine di data e secondo il numero d'ordine del libro di uscita, da esporsi su di esse.

2. - Uso degli atti di procura e delle lettere di delegazione.

Il mittente ed il destinatario, nell'esercizio dei diritti che loro spettano per quel che riflette la riconsegna dei trasporti, possono, a seconda del caso, farsi sostituire da uno o più rappresentanti, mediante una *procura notarile* (atto pubblico o scrittura privata autenticata da notaio), o mediante semplice lettera di delegazione.

Procure notarili.

È necessario *l'atto di procura redatto a mezzo di pubblico Notaio, o di privata scrittura autenticata da Notaio,* quando si tratti:

a) - di dare al Rappresentante facoltà generali;

b) - di dare al Rappresentante facoltà speciali, *ma d'indole continuativa e permanente;*

c) - di esonerare l'Amministrazione ferroviaria dall'invio delle lettere d'avviso delle merci, così al mandante, come mandatario, anche quando tale invio sia obbligatorio per l'Amministrazione stessa;

d) - di mandati conferiti da più persone o ditte od enti commerciali;

e) - di svincolare e ritirare i valori, gli assegni, le merci assicurate o di valore presunto eccedente un centinaio di lire, di reclamare, transigere ,esigere e quitanzare, quando ciò non sia per una volta e per una sola spedizione determinata, oppure per più spedizioni determinate da ritirarsi contemporaneamente.

f) - di ritirare spedizioni il cui destinatario non sia in grado di presentarsi, nè di far riconoscere la propria firma per mezzo della Camera di commercio o del Sindaco.

L'atto di procura non occorre quando gli aventi diritto siano Ditte od Enti commerciali e le persone che agiscono per essi siano quelle che notoriamente li rappresentano come gerenti o amministratori in forza dei relativi atti di costituzione, tanto più se questi furono pubblicati a norma di legge. In caso di dubbi il Capo sta-

zione deve rivolgersi all'Ufficio superiore pei debiti riscontri presso la Cancelleria del Tribunale o la Camera di Commercio.

L'originale o la copia autentica della procura deve essere consegnata alla stazione interessata, la quale, non riscontrandovi per parte sua alcuna irregolarità, deve ammettere subito il mandatario a compiere le operazioni e ad esercitare i diritti negli stretti limiti delle facoltà conferitegli dal mandante.

La stazione tuttavia, dopo aver preso esatta nota sull'apposito registro Mod. CH-121 degli estremi della procura e delle facoltà con essa accordate al mandatario, la comunicherà subito all'Ufficio superiore per l'esame e per la conservazione.

Se il mandato deve esplicarsi in più stazioni, il mandante od il mandatario debbono presentare, insieme all'originale od alla copia autentica della procura, tante copie in carta semplice quante sono le dette stazioni.

Tali copie, che debbono riportare esattamente tutti gli estremi del rogito notarile originale e della relativa registrazione, debbono pur esse venir inviate all'Ufficio superiore che provvede per la loro notifica a tutte le stazioni interessate.

I menzionati atti di procura, quando non abbiamo una durata fissa prestabilita o non riguardino una unica operazione, sono validi fino a revoca fattane da mandante, avvertendo che tale revoca, qualora già non risulti implicita per il fatto di una nuova procura rilasciata dal mandante a persona diversa da quella designata nel primo atto, deve risultare da un atto della stessa forma del mandato che si intende di revocare, da notificarsi regolarmente alla stazione o alle stazioni interessate.

Lettere di delegazione.

L'Amministrazione ammette che il mandato risulti, anzichè da una procura notarile, da una semplice *lettera di delegazione*, in carta libera, soltanto nei casi seguenti:

a) - quando si tratta di svincolare e ritirare i valori, gli assegni, le merci assicurate o di presunto valore eccedente un centinaio di lire, di reclamare, di transigere, esigere, quietanzare, per una volta tanto e per una sola spedizione determinata, oppure per più spedizioni determinate da ritirarsi contemporaneamente;

b) - quando il destinatario che voglia incaricare una terza persona del ritiro di una determinata spedizione di merce o più determinate spedizioni di merci da ritirarsi contemporaneamente, non assicurate, o di valore presunto non eccedente un centinaio di lire, non sia in possesso della lettera di avviso.

Sulla lettera di delegazione la firma del destinatario, quante volte non sia conosciuta dalla stazione, deve essere autenticata dalla Camera di Commercio o dal Sindaco del luogo.

Ogni agente che tratta con mandatari muniti di lettere contenenti deleghe dei destinatari, è personalmente responsabile della autenticità delle firme dei destinatari apposte sulle lettere di delega da lui accettate.

È pure necessario accertarsi sempre che le lettere di delega siano regolari e contengano tutti gli estremi prescritti.

3. - Prescrizioni comuni agli atti di procura e lettere di delegazione.

Tanto gli atti di procura quanto le lettere di delegazione devono contenere, chiaramente espresse, le facoltà attribuite dai singoli destinatari o speditori ai proprî incaricati o procuratori, per essere rappresentati nei loro rapporti con la Ferrovia.

È necessario altresì che in tali documenti siano specificate con esattezza le generalità dei mandanti e dei mandatari e designato il loro domicilio, in modo che non possa sorgere equivoco sulla identità delle persone.

Le lettere di delegazione debbono essere trasmesse dalla stazione agli Uffici superiori a giustificazione dell'uso fattone.

***

Le norme che precedono abrogano quelle risultanti dagli articoli 944 e 945 del « Regolamento sul servizio nelle stazioni » ex R. M. e dai punti 174, 175, 176 e 177 della « Raccolta delle principali disposizioni e norme relative al servizio delle gestioni

merci » ex R. A. e tutte le altre emanatesi in materia in quanto siano contrarie.

Si fa rilevare la assoluta necessità che le norme di cui sopra vengano sempre osservate nel modo più rigoroso, al fine di evitare erronee riconsegne che potrebbero dar luogo a gravi responsabilità per l'Amministrazione ed obbligarla alla corresponsione di indennità, avvertendo che, verificandosi trasgressioni a quanto sopra stabilito, gli Agenti trasgressori saranno chiamati a rispondere personalmente del danno finanziario cagionato all'Amministrazione e ciò senza pregiudizio delle misure disciplinari che saranno giudicate del caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 9. (M.).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi Ordini di Servizio N. 12 e 307-1912).

Nell'anno 1912 sono state ammesse alla distribuzione dei biglietti d'entrata giornalieri di seconda categoria le stazioni indicate nell'unito elenco, le quali hanno iniziata la vendita dalla data segnata a fianco di esse.

Il 5 marzo la stazione di Roma Termini venne fornita di biglietti d'entrata bimestrali.

Il 30 giugno cessò la vendita dei biglietti d'entrata a mezzo dell'esercente il Caffè Ristoratore della stazione di Vigevano.

Il 1° ottobre nella stazione di Casale Monferrato venne collocato un distributore automatico di biglietti d'entrata e cessò in pari tempo la vendita dei biglietti stessi a mezzo dell'esercente il Caffè Ristoratore.

Il 16 ottobre la stazione di Reggio Emilia fu compresa fra quelle che devono distribuire biglietti di 1ª categoria.

Di conseguenza si dovranno apportare le relative aggiunte e modificazioni all'Elenco allegato *A* all'Ordine di Servizio Numero 12-1912 e con l'occasione si dovranno pure apportare nell'elenco stesso le varianti dipendenti da avvenuti cambiamenti di nome di talune stazioni; aggiunte, modificazioni e varianti che sono riassunte nell'allegato alla presente Circolare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
2ª	Delegato	**Arcuri** avv. Emilio - Ispettore - Ufficio Legale. Palermo.	**Arcuri** avv. Emilio - Ispettore - Uff. Legale Firenze.
2ª	Delegato supplente	**Velani** ing. Luigi - Ispettore princ. - Serv. C.le X. Firenze.	**Velani** ing. Luigi - Ispettore principale - Serv. Trazione Firenze.
2ª	Id.	**Giachetti** rag. Edoardo - Ispettore princ. - Div. Movim. Ancona.	**Giachetti** rag. Edoardo - Ispettore principale - Div. Mov. Venezia.
3ª	Rappresent.	**Pogliani** Oreste - Capo ufficio - Serv. Ragioneria. Roma. **(1.1.1913 Rinunciatario** da Rappresentante e da Delegato).	**Gagliardi** Luigi - Capo ufficio - Servizio Trazione Firenze **diventato Rappresentante.**
3ª	Delegato	**Piscopo** Alfonso - Sotto capo uffic. - Div. Mov. - Napoli.	Eletto **Rappresentante supplente** nelle elezioni dell'11. 1. 1913.
5ª	Id.	**Gabrielli** Gino - Capo disegnatore - Servizio Centrale X. Firenze.	**Gabrielli** Gino - Capo disegnatore - Servizio Trazione Firenze.
5ª	Delegato supplente	**Penna** Ambrogio - Disegnatore - Serv. Centr. X. Firenze.	**Penna** Ambrogio - Disegnatore - Servizio Trazione Firenze.
5ª	Id.	**Pinza** Giovanni - Disegnatore - Off. Rimini.	**Pinza** Giovanni - Disegnatore - Off. Veicoli Rimini.
8ª	Delegata supplente	**Segrè** Stella Vittoria - Scrivana - Uff. leg. comp. Genova.	**Segrè** Stella Vittoria - Scrivana - Div. Mov. Genova.
8ª	Id.	**La Paglia** Immacolata - Scrivana - Div. Traz. Mat. Palermo.	**La Paglia** Immacolata - Scrivana - Div. Veicoli Palermo.
10ª	Delegato	**Baradel** dott. Federico - Capo gestione - Mag. Venezia (in missione a Tripoli).	**Ceranto** Luigi - Capo gestione - Mag. Verona (sostituisce temporaneamente il Baradel).
10ª	Id.	**Ronsisvalle** rag. Benedetto - Capo mag. di 2° gr. - Mag. Appr. Palermo C.	**16.1.1913 Rinunciatario.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI *già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
11ª	Delegato	**Vitali** Vitichindo - Applicato - Mag. Stampe Bologna. **12.12.1912 Rinunciatario**	**Roncagli** Giovanni - Applicato - Mag. Bologna. **diventato Delegato**
13ª	Id.	**Natali** Serafino - Sorvegliante della linea - Sez. Mant. Pisa.	**Natali** Serafino - Sorvegliante della linea - Sez. Lav. sud Pisa.
13ª	Delegato supplente	**Porciani** Esmeraldo - Sorvegl. della linea - Sez. Mant. Pisa.	**Porciani** Esmeraldo - Sorvegl. della linea - Sez. Lav. sud Pisa.
14ª	Rappresentante	**Signorini** Camillo - Capo squadra cant. - Sez. Lav. Bologna.	**Signorini** Camillo - Capo squadra cant. Sez. Lav. Parma.
15ª	Delegato supplente	**Fidanza** Giuseppe - Guardiano - Sez. Mant. Pisa..	**Fidanza** Giuseppe - Guardiano - Sez. Lav. sud Pisa.
17ª	Id.	**Andretta** Gaetano - Capo deposito di 3º gr. - Dep. loc. Napoli.	**Andretta** Gaetano - Capo deposito di 3º gr. - Dep. loc. Bari.
19ª	Delegato	**Ricco** Giovanni - Fuochista - Dep. loc. Rivarolo.	**Ricco** Giovanni - Fuochista - Dep. loc. Licata.
19ª	Id.	**Novello** Ettore - Fuochista - Dep. loc. Venezia Mar. **16.12.1912 Rinunciatario.**	**Franchini** Alberto - Fuochista - Dep. loc. Venezia. **diventato Delegato**
20ª	Id.	**Lombino** Angelo - Verificatore - Dep. loc. Palermo.	**Lombino** Angelo - Verificatore - Sq. Rialzo Palermo.
20ª	Delegato supplente	**Argento** Domenico - Verificatore - Dep. loc. Messina.	**Argento** Domenico - Verificatore - Sq. Rialzo Messina.
21ª	Rappresentante	**Flunci** Emilio - Operaio di 1ª cl. - Officine Princ. Firenze.	**Flunci** Emilio - Operaio di 1ª cl. - Off. Veicoli Firenze.
21ª	Delegato	**Pisoni** Ferdinando - Operaio di 2ª cl. - Officine Princ. Verona.	**Pisoni** Ferdinando - Operaio di 2ª cl. - Off. Veicoli Verona.
21ª	Id.	**Macina** Mario - Operaio di 2ª cl. - Off. Rimini.	**Macina** Mario - Operaio di 2ª cl. - Off. Loc. Rimini.
21ª	Id.	**Nucifora** Vincenzo - Operaio di 1ª cl. - Messina Off.	**Nucifora** Vincenzo - Operaio di 1ª cl. - Off. Loc. Messina.
21ª	Delegato supplente	**Bonomini** Pio - Operaio di 1ª cl. - Off. Princ. Verona	**Bonomini** Pio - Operaio di 1ª cl. - Officine Veicoli Verona.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
21ª	Delegato supplente	**Nigro** Michele Arcangelo - Operaio di 1ª cl. - Off. Rimini	**Nigro** Michele Arcangelo - Operaio di 1ª cl. - Off. Veicoli Rimini.
21ª	Id.	**Guarrata** Giuseppe - Operaio di 2ª cl. - Off. Palermo	**Guarrata** Giuseppe - Operaio di 2ª cl. - Off. Veicoli Palermo.
24ª	Delegato	**Caico** Salvatore - Guard. d'officina - Off. Princ. Torino	**Caico** Salvatore - Guard. d'officina - Off. Loc. Torino.
24ª	Id.	**Strapazzon** Francesco - Guardaportone - Off. Princ. Verona	**Strapazzoni** Francesco - Guardaportone - Off. Loc. Verona.
24ª	Id.	**Angeli** Marcantonio - Capo sq. guard. d' off. - Off. Rimini	**Angeli** Marcantonio - Capo sq. guard. d' off. - Off. Loc. Rimini.
24ª	Id.	**Morina** Carmelo - Capo sq. guar. d'off. - Off. Messina	**Morina** Carmelo - Capo sq. guard. d'off. - Off. Veicoli Messina.
24ª	Delegato supplente	**Bonato** Alessandro Guard. d'off. - Off. Princ. Verona	**Bonato** Alessandro - Guard. d'off. - Off. Loc. Verona.
24ª	Id.	**Rosati** Domenico - Guard. d'off. Off. Princ. Firenze	**Rosati** Domenico - Guard. d'off. - Off. Veicoli Firenze.
24ª	Id.	**Pecori** Augusto - Guardiano d'off. - Off. Rimini	**Pecori** Augusto - Guardiano d'off. - Off. Veicoli Rimini.
24ª	Id.	**Li Santi** Andrea - Guard. d'off. - Off. Messina	**Li Santi** Andrea - Guard. d'officina - Off. Veicoli Messina.
25ª	Rappresentante supplente	**Albanese** Carlo - Manovale do'ff. - Off. Foggia	**Albanese** Carlo - Manovale d'off. - Off. Loc. Foggia.
25ª	Delegato	**Venturi** Giuseppe - Manovale d'off. - Off. princ. Verona	**Venturi** Giuseppe - Manovale d'off. - Off. Veicoli Verona.
25ª	Id.	**Zavatta** Luigi Manovale d'off. - Off. Rimini	**Zavatta** Luigi - Manovale d'off. - Off. Loc. Rimini.
25ª	Delegato supplente	**Fruet** Simone - Manovale d'off. - Off. Princ. Verona	**Fruet** Simone - Manovale d'off. - Off. Veicoli Verona.
25ª	Id.	**Guagni** Amedeo - Manovale d'off. - Off. Princ. Firenze	**Guagni** Amedeo - Manovale d'off. - Off. Veicoli Firenze.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
25ª	Delegato supplente	**Rendiniello** Fortunato - Manovale d'off. - Off. Foggia	**Rendiniello** Fortunato - Manovale d'off. - Off. Veicoli Foggia.
26ª	Rappresentante supplente	**Tranfo** Saverio - Capo stazione di 1° gr. - Staz. Salerno.	**Tranfo** Saverio - Capo stazione principale - Stazione Salerno.
28ª	Delegato supplente	**Greco** Raffaele - Applicato - Staz. Caltanissetta.	Greco Raffaele - Applicato Stazione Palermo Porto.
29ª	Delegato	**Cazzani** Ercole - Capo gestione di 1° gr. - Staz. Firenze S. M. N.	**Cazzani** Ercole - Capo gestione di 1° grado - Divis. Mov. (linee calabresi) Napoli.
34ª	Delegato supplente	**Sorce** Francesco - Deviatore - Staz. Casteldaccia.	**Sorce** Francesco - Deviatore - Staz. Termini Imerese.
35ª	Delegato	**Tarterini** Vittorio - Capo sq. manovr. - Staz. Venezia S.B.	**Tarterini** Vittorio - Capo sq. manovrat. - Staz. Monselice.
35ª	Id.	**Mineo** Giovanni - Manovratore - Staz. Palermo C.	**Mineo** Giovanni - Manovratore - Staz. S. Agata Militello.
36ª	Delegato supplente	**Piccirillo** Vincenzo - Manovale - P. V. Napoli.	**Piccirillo** Vincenzo - Manovale Staz. Napoli C.
38ª	Rappresentante	**Oberti** Repubblicano - Capo conduttore - P. V. Venezia	**Oberti** Repubblicano - Capo conduttore - P. V. Bologna.
38ª	Delegato supplente	**Brunini** Giuseppantonio - Conduttore - P. V. Torino P. N.	**Brunini** Giuseppantonio - Conduttore - P. V. Piacenza.
40ª	Rappresentante supplente	**Lodetti** Angelo - Capo tecnico di 1° gr. - Off. Princ. Verona.	**Lodetti** Angelo - Capo tecnico di 1° grado Off. Loc. Verona.
40ª	Delegato	**Crovella** Carlo - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Veicoli Verona. **18.1.1918 Rinunciatario.**	**Gianola** Dionisio - Capo tecnico di 1° gr. - Off. Loc. Torino **diventato Delegato.**
40ª	Id.	**Zanchin** Riccardo - Capo tecnico di 2° gr. - Div. Veicoli Milano (in missione in Eritrea).	**Parenti** Emilio - Capo tecnico di 3° gr. Div. Veicoli Milano. (sostituisce temporaneamente lo Zanchin).
40ª	Id.	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 3° gr. - Officine Messina.	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Loc. Messina.

Categoria	CATEGORIA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
40ª	Delegato supplente	**Pellini** Lamberto - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Princ. Verona.	**Pellini** Lamberto - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Loc. Verona.
40ª	Id.	**Di Tommaso** Salvatore - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Palermo.	**Di Tommaso** Salvatore - Capo tecnico di 3° gr. - Off. Loc. Palermo.
41ª	Delegato	**Barsi** Giovanni - Capo sq. operai - Off. Princ. Verona.	**Barsi** Giovanni - Capo sq. operai - Off. Loc., Verona.
41ª	Id.	**Masotti** Riccardo - Capo sq. operai - Off. Rimini.	**Masotti** Riccardo - Capo sq. operai - Off. Loc. Rimini.
41ª	Delegato supplente	**Musso** Fiovo - Capo sq. operai. - (Ind. priv.). Off. Santhià.	**Musso** Fiovo - Capo sq. operai (Ind. priv.) Off. Santhià (Div. Veicoli Torino).
42ª	Delegato	**Gaudenzi** Giuseppe - Operaio di 1ª cl. - Serv. Lavori Bologna. **3.1.1913 Rinunciatario.**	**Spagna** Paolo - Operaio di 1ª cl. Off. Pontassieve. **Diventato Delegato.**
42ª	Id.	**Argento** Salvatore - Operaio di 2ª cl. - Off. Palermo.	**Argento** Salvatore - Operaio di 2ª cl. Off. Veicoli Palermo.
43ª	Rappresentante	**Bonomolo** Giovanni - 1° Ufficiale - Palermo. **18. 1. 1913 Rinunciatario** dalla sola carica di Rappresentante.	**Minasi** Pietro - 1° Ufficiale - Civitavecchia. **diventato Rappresentante.**
45ª	Id.	**Marasà** Giovanni - Capo macchinista di 1ª - Palermo. **18.1.1913 Rinunciatario** da Rappresentante e da Delegato.	**Fatta** Angelo - 1° Macchinista - Palermo. **Diventato Delegato**
45ª	Delegato	**Fatta** Angelo - 1° macchinista - Palermo.	Eletto Rappr. nelle elezioni suppletive del 28. 1. 1913.
45ª	Id.	**Cerretti** Antonio - 2° macchinista - Civitavecchia.	Eletto Rappresentante supplente nelle elezioni suppletive del 28-1-1913.
45ª	Id.	**Montalto** Vito - Capo macchinista di 2ª - Palermo. **16.1.1913 Rinunciatario.**	**Mazzola** Luigi - 1° Macchinista - Palermo. **Diventato Delegato**

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di PALESE-MACCHIE

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	PREZZO DEI BIGLIETTI DI (compresa la tassa di bollo)						Stazione incaricata delle scritturazioni e versamenti
			Corsa semplice			Andata - ritorno			
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Palese-Macchie	Foggia-Otranto	Foggia . . .	13.30	9.35	6.05	19.90	13.95	9.00	S. Spirito Bitonto
		Barletta. . .	5.40	3.80	2.50	8.00	5.60	3.65	
		Trani . . .	3.90	2.75	1.80	5.80	4.10	2.65	
		Bisceglie . .	2.95	2.10	1.40	4.40	3.10	2.05	
		Molfetta. . .	1.95	1.35	0.90	2.85	2.00	1.35	
		Giovinazzo. .	1.10	0.80	0.55	1.65	1.15	0.80	
		S. Spirito Bitonto . . .	0.30	0.25	0.20	0.40	0.30	0.25	
		Bari. . . .	1.25	0.90	0.60	1.80	1.30	0.85	

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte II) »:

— a pagina 9 fra i nomi di Palermo Centrale e Palestrina inserire:

Palese-Macchie * L B	B-a	—	161

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »:

— a pagina 67 fra Palermo Ucciardone e Palestrina inserire:

Palese-Macchie (casa cantoniera)	Foggia-Otranto	Bari	Bari	99	V (6)	B (6)

— a pagina 158, nella tabella (99) Foggia-Otranto, fra i nomi di S. Spirito Bitonto e Bari, inserire il nome di Palese Macchie e le distanze indicate nel prospetto allegato *C*.

— a pagina 230 fra Palena e Palestrina inserire:

Palese-Macchie (casa cantoniera)	12	139	108	—	601
	12	139	108	125	—

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 47-1913.

Distanze chilometriche dalla casa cantoniera di PALESE-MACCHIE

STAZIONI	km.	STAZIONI	km.
Foggia	114	Carovigno	94
Incoronata	103	S. Vito dei Normanni	110
Ortanova	94	Brindisi Stazione	121
Cerignola	79	Brindisi Porto	123
Candida	70	Tuturano	132
Trinitapoli	62	S. Pietro Vernotico	138
Ofantino	58	Squinzano	145
Barletta	46	Trepuzzi	149
Trani	33	Surbo	143
Bisceglie	25	Lecce	160
Molfetta	16	S. Cesario di Lecce	165
Giovinazzo	9	S. Donato di Lecce	169
S. Spirito Bitonto	2	Galugnano	171
Bari	10	Sternatia	176
Noicattaro	22	Zollino	179
Mola di Bari	30	Corigliano d'Otranto	183
Polignano a Mare	43	Maglie	188
Monopoli	51	Bagnolo del Salento	194
Fasano	65	Cannole	196
Cisternino	73	Giurdignano	201
Ostuni	85	Otranto	207

Allegato all'Ordine Generale N. 1-1913.

Appendice N. 12

al Regolamento per il vestiario uniforme

All'art. 8, fra le qualifiche di Agenti ai quali è concesso di prelevare l'orologio da tasca una sola volta col contributo di 1/5 a carico dell'Amministrazione, aggiungere quella di «Manovratori».

***

Alla Tabella B, pagine 38-39 e 40-41, in corrispondenza di « Capi Fermata di 1° grado », e « Capi Fermata di 2° grado » aggiungere la concessione, col contributo dell'Amministrazione, del berretto di panno rosso e di quello di seta rossa con la durata minima di 6 mesi, ovvero di 12 se vengono richiesti entrambi, esponendo l'annotazione che tale concessione è fatta soltanto per i Capi Fermata autorizzati a dirigere le manovre e a dare la partenza dei treni.

***

Alla Tabella C, pagina 58, in corrispondenza di « Capi Fermata di 1° grado », e di « Capi Fermata di 2° grado » vengono apportate le seguenti modificazioni:

		Categoria	Prezzo
Capi fermata di 1° grado	Berretto di panno nero con 1 galloncino in oro e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. senza palme sormontato da ruota alata.	43	3.97
	Berretto di seta nera: come sopra .	44	4.52
	Berretto di panno rosso: come sopra	44 *bis*	4.42
	Berretto di seta rossa: come sopra .	44 *ter*	4.27

		Categoria	Prezzo
Capi fermata di 2° grado	Berretto di panno nero con un galloncino in oro e seta nera e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S., senza palme sormontato da ruota alata	51	3.83
	Berretto di seta nera: come sopra .	52	4.38
	Berretto di panno rosso: come sopra	52 *bis*	4.28
	Berretto di seta rossa: come sopra .	52 *ter*	4.13

***

Nella Tabella E « Vestiario accessorio che l'Amministrazione concede in uso a talune categorie di Personale e da inscriversi negli inventari del minuto materiale d'esercizio » e nella colonna « Categorie di Personale » di fronte alla voce: « Abiti completi d'incerato » modificata in virtù dell'Appendice N. 11 in « Vestiari completi impermeabili (Giacca, Pantaloni, Cappello) » e di seguito alle indicazioni già esistenti, devonsi aggiungere le seguenti:

Accenditori;

Fuochisti accudienti locomotive.

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 3 gennaio 1913.

Nell'ELENCO allegato A all'ordine di servizio n. 12-1912 si dovranno inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle seguenti stazioni:

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Biglietti d'entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Busseto	Cremona-B. S. Donnino	settembre	II
Carpané Valstagna	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Cassola	Id.	id.	II
Castello di Godegó	Id.	id.	II
Castelvetro	Cremona-B. S. Donnino	settembre	II
Castione dei Marchesi	Id.	id.	II
Cismon	Mestre Primolano C.	1° luglio	II
Giampilieri	Messina-Siracusa	—	II
Grassano Garaguso	Napoli-Metaponto	1° marzo	II
Greco	Milano-Chiasso	10 settembre	II
Maerne di Martellago	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Marianopoli	S. Caterina Xirbi-Roccapalumba A.	—	II
Mondolfo Marotta	Ancona Rimini	1° novembre	II
Montecarotto-Castelbellino	Orte-Ancona	10 giugno	II
Noale Scorzè	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Biglietti d'entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Pinzano	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	11 giugno	II
Piombino Dese	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Ponte Revere	Bologna-Verona	1° maggio	II
Primolano	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Quart Villefranche	Chivasso-Ivrea-Aosta	10 settembre	II
Resana	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Romanore	Verona-Mantova-Modena	1° aprile	II
S. Giuliano Piacentino	Cremona-B. S. Donnino	settembre	II
S. Marcel	Chivasso-Ivrea-Aosta	5 gennaio	II
S. Nazario	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
S. Pietro in Gu	Vicenza-Cittadella-Treviso	21 settembre	II
Salzano	Mestre-Primolano C.	1° luglio	II
Solagna	Id.	id.	II
Villanova d'Arda	Cremona-B. S. Donnino	settembre	II
Villanova d'Ardenghi	Vercelli-Stradella	21 settembre	II

Nell'*Elenco* stesso inoltre si dovrà:

— a pag. 4: modificare in *Bassano* l'indicazione di *Bassano Veneto;*

— aggiungere *Borgoforte* con l'indicazione della II categoria;

— a pag. 6: di contro a *Casale Monferrato* depennare (Caffè Ristoratore) ed aggiungere, dopo II, « e automatici »;

— modificare in *Castagneto Carducci* l'indicazione di *Castagneto Marittimo;*

— a pag. 14: depennare *Ponte Borgoforte* e la relativa indicazione;

— a pag. 15: di contro a Reggio d'Emilia modificare in I l'indicazione della II categoria;

— di contro a Roma Termini aggiungere alle lettere *S* ed *A*, la lettera *B;*

— a pag. 17: modificare in *S. Vito dei Normanni* l'indicazione di *S. Vito d'Otranto;*

— aggiungere *Saline di Volterra* con l'indicazione della II categoria;

— a pag. 20: depennare *Vigevano* (*Caffè Ristoratore*).

ERRATA-CORRIGE

Nel secondo capoverso del punto 13 dell'Ordine di Servizio N. 12-1912 si dovrà poi modificare in 15 l'indicazione dell'art. 16.

ANNO VI - N. 7

13 FEBBRAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Febbraio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Ordine di Servizio N. 50. (M. e C.).

Estensione di servizio nella fermata di Settime-Cinaglio-Mombarone.

(Vedi Ordine di Servizio N. 326-1912).

La fermata di Settime-Cinaglio-Mombarone della linea Asti-Chivasso attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani ed a quelli di merci a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Ordinaria limitatamente ai colli di peso non superiore ai Kg. 100 cadauno, a datare dall'11 febbraio 1913 viene abilitata, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di merci a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria, di Veicoli e di bestiame.

In conseguenza di ciò nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 92 si dovranno sostituire le indicazioni esposte nelle finche dall'8 al 12 per la fermata di Settime-Cinaglio-Mombarone con le seguenti:

G/A/O/V/B

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 51. (M. e C.).

Facoltà di servizio a Valle di Maddaloni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1912).

La fermata di Valle di Maddaloni viene ammessa, a datare dal 13 febbraio 1913, ai trasporti a Piccola Velocità Ordinaria a carro completo di pietrame greggio e lavorato con applicazione delle tasse in base alla distanza effettiva.

Resta però ferma l'abilitazione della suddetta fermata ai trasporti a carro completo di qualsiasi altra merce per conto della Ditta Saviano e Orecchio, verso applicazione delle tasse di trasporto in base all'avvertenza C a pagina 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908) ».

Tutti i trasporti suddetti non possono essere gravati di assegno nè di spesa anticipata.

Per conseguenza la nota (11) a pag. 102 del suddetto « Prontuario » dovrà essere sostituita con la seguente:

(11) Ammessa ai trasporti a carro completo di pietrame greggio e lavorato ,con applicazione delle tasse in base alla distanza effettiva.

Ammessa inoltre ai trasporti a carro completo di qualsiasi altra merce da e per la Ditta Saviano e Orecchio, con applicazione delle tasse in base all'Avvertenza C a pagina 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione.

Tutti i detti trasporti non possono essere gravati di assegno nè di spese anticipate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 52. (M.).

Estensione del servizio merci nella stazione di Joppolo.

Dal giorno 16 febbraio 1913 i limiti massimi di peso per i trasporti di merci tanto a grande velocità quanto a piccola velocità ordinaria per le spedizioni al dettaglio nella stazione di Joppolo della linea Battipaglia-Reggio di Calabria, ora di kg. 100 per spedizione e di kg. 50 per collo, vengono elevati a kg. 1000 per spedizione ed a kg. 100 per collo.

In conseguenza di quanto sopra l'annotazione (7) in calce alla pagina 48 del volume « Prontuario generale delle distanze chilo-

metriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » dovrà essere modificata come segue:

(7) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i kg. 1000 e composti di colli non superanti il peso di kg. 100 ognuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 53. (C.)

Servizio italo-germanico - Tariffa eccezionale N. 1 di cui al 23 Supplemento 1 aprile 1909.

(Vedi Ordine di Servizio n. 1[illegible]2-1912).

Col 1° febbraio 1913, per la stazione di Hamborn-Neumühl, introdotta nella tariffa eccezionale N. 1 (Metalli e prodotti della industria metallurgica) col 30° supplemento del 1° ottobre 1912, dovrà aggiungersi nelle colonne delle serie *n* e *p*, via Pino, il prezzo speciale di « 2.22 (1) », riportando a piedi della pagina la seguente nota:

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazione della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Competenza giudiziaria in tema di danni derivati da opera pubblica - Servitù legale in tema di opere ferroviarie.

1. *L'autorità giudiziaria è competente a provvedere sull'azione sperimentata dal privato per risarcimento di danni attribuiti all'esercizio ferroviario.*

2. *I privati, oltre il contributo che tutti in proporzione delle loro forze patrimoniali devono per il mantenimento e la funzionalità dello Stato e degli Enti minori che lo completano, debbono subire, senza una conveniente indennità il danno arrecato al loro patrimonio per motivi d'interesse pubblico.*

3. *L'azione per risarcimento di danni derivati da atti o da fatti compiuti nel pubblico interesse non è fondato sugli art.* 1151 *e* 1152 *Cod. Civ., i quali contemplano danni derivati da fatto illecito, che è da escludersi nei rapporti delle pubbliche Amministrazioni.*

È da applicarsi, invece, per analogia l'art. 46 *legge sulle espropriazioni per utilità pubblica, il quale può invocarsi anche per i danni che si verifichino dopo la costruzione dell'opera pubblica, per effetto dell'esercizio di essa.*

4. *Non può invocarsi per le conseguenze giuridiche delle distanze o servitù legali, una legge che posteriormente alla costruzione dell'edifizio privato modifichi le disposizioni in vigore al momento di detta costruzione.*

CASSAZIONE ROMA, 16 marzo-13 novembre 1912. — Ferrovie Stato c. Pernice.

FATTO.

Nel 1836 si concedeva dal Re delle due Sicilie al cav. Bayard de la Vingtrie la strada ferrata da costruirsi fra Napoli e Nocera e che fu poi aperta al pubblico esercizio nel 1844.

Nella costruzione di questa strada fu occupato in quel di Resina, nella contrada Scalo, il lembo estremo di un apprezzamento di terreno di diretto dominio di Tobia del Gatto, e di dominio utile di Antonio Rivieccio.

Nella striscia espropriata esisteva la casa colonica a servizio del fondo e fu demolita. Per tale espropriazione fu liquidata con perizia la indennità di ducati 214.57.

Nell'enfiteusi di cotesto fondo successe per nuova concessione Gennaro Pernice che vi costruì una nuova casa colonica a breve distanza dalla linea ferroviaria.

Vincenzo Pernice del fu Gennaro nel 16 giugno 1906 avanzò al Pretore di Portici un ricorso, nel quale espose che recentemente in codesta linea erasi aggiunto un secondo binario per modo che fra la detta casa ed il binario più prossimo correva la distanza di poco più di un metro, che perciò e per i continui violenti scotimenti del terreno dovuti al passaggio dei treni e specialmente dei diretti e celerissimi la casa era rimasta così lesionata nei muri e nelle volte da minacciare rovina da un giorno all'altro, sicchè era stato costretto ad abbandonarla. E concluse col domandare che il Pretore a mente degli art. 938 e segg. del Codice di Proc. civile accedendo sul luogo al più presto possibile con assistenza di un perito verificasse lo stato del luogo stesso e le condizioni del fabbricato, emettesse i provvedimenti temporanei necessari ad ovviare all'imminente pericolo, e rinviasse al Tribunale la definitiva risoluzione delal controversia non solo per il danno temuto, ma anche per la rivalsa dei gravissimi danni già verificatisi e per ogni qualsiasi relativa ragione ed azione.

Indicò infine le ragioni specialmente di urgenza per le quali era stato costretto a prescegliere cotesta via del ricorso. Il pretore nello stesso giorno 16 giugno 1906 dispose il suo accesso sul luogo con l'assistenza dell'ing. Renato Carelli per il seguente giorno 18.

E tale accesso fu eseguito constatandosi che la detta casa distava di un metro e 25 cm. dal più prossimo binario, era a due piani, il terrestre cioè e quello superiore, e presentava varie lesioni e talune di una certa gravità dipendenti dallo scuotimento del terreno per il passaggio di treni a così breve distanza. Il perito disse che il pericolo di crollamento non poteva dirsi imminente in modo assoluto ma poteva avverarsi in un'epoca da non potersi precisare, continuando la causa perturbativa; e che ad ovviare a tale pericolo occorreva rinforzare con muratura le fondazioni e assicurare i muri con catene di ferro, che tali opere non rappresentavano se non un mezzo provvisorio sicchè il parere del perito era che meglio fosse abbattere addirittura il fabbricato. Il pretore nello stesso verbale ordinò al Pernice di devenire entro un mese alle opere di assicurazione proposte dal perito, e che alle controparti venisse notificata copia del ricorso e di cotesto provvedimento entro dieci giorni e rinviò le parti avanti il Tribunale di Napoli per la udienza fissa del 18 luglio successivo per le provvidenze in merito.

Il Pernice con atti del 26-27 di detto mese di giugno notificò tanto alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo quanto all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato le copie del ricorso e del provvedimento emesso sul luogo dal pretore.

Comparvero così le dette parti avanti il Tribunale di Napoli, ove si dette ampio svolgimento alla causa.

Dal Pernice si dedusse la differenza fra i sistemi di armamento e di esercizio nei primi tempi di funzionamento di quella linea, e quelli dell'ultimo decennio, dopo che quella linea destinata da prima a congiungere Napoli con la vicina Nocera dei Pagani si protrasse fino all'estremità delle Calabrie, cosicchè mentre coi primitivi sistemi niun pericolo e niun danno ebbe mai a risentire la sua casa per quanto prossima alla linea ferroviaria, l'intensificato traffico, il diverso armamento e l'adozione di più colossali mezzi di esercizio avevano portato alla casa stessa i lamentati danni e l'avevano ormai condannato alla demolizione.

Sostenne quindi la tesi che la Società Mediterranea e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fossero condannate a rifondergli i danni già verificatisi in seguito, e che si ordinasse l'abbattimento della casa con l'assistenza di un perito, il quale valutasse tutti i danni di cui esso Pernice aveva diritto ad essere rifuso.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato chiese: 1° che si dichiarasse non trovar luogo a deliberare per mancanza di citazione introduttiva del giudizio; 2° che subordinatamente fosse dichiarata inammissibile l'azione perchè iniziata con ricorso, o quanto meno per assoluta incompetenza della autorità giudiziaria; 3° che più subordinatamente si rigettasse nel merito l'azione stessa.

La Società delle Ferrovie del Mediterraneo chiese di essere assoluta dalla domanda del Pernice.

Il Tribunale di Napoli, con sentenza 5-22 maggio 1907 respinta ogni contraria istanza, dichiarò tenuta solidalmente la Società per le ferrovie Mediterranee ed il Ministero dei L.L. P.P. per le attuali ferrovie dello Stato a rivalere il Pernice dei danni provenienti al suo fabbricato dal passaggio dei treni. Nominò un perito perchè procedesse alla valutazione del fabbricato e di tutti i danni risentiti dal Pernice e procedesse all'abbattimento della casa.

Appellarono l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la Società delle Ferrovie del Mediterraneo. E la Corte di appello di Napoli con sentenza 13-20 luglio 1908 senza attendere alla dedotta nullità del procedimento, inammissibilità dell'azione, incompetenza del potere giudiziario, ed ogni altra contraria eccezione, che rigettò, pose fuori causa la Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

E sul di più del contendere, ferme rimanendo allo stato degli atti le mutue ragioni delle Ferrovie dello Stato e di Vincenzo Pernice, ordinò che il perito già nominato, senza procedere allo abbattimento della casa, verificasse se la casa stessa era stata solidalmente costruita, e se il suo crollamento potesse attribuirsi unicamente o soltanto come concausa, alla trasformazione della strada ferrata per non trovarsi la casa medesima alla distanza di metri sei dalla linea della più vicina rotaia come prescriveva l'art. 235 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865 allegato *F*. Ammise il Pernice a provare con testimoni che la casa in contrada scalo nel tenimento di Resina era stata costruita pochi anni dopo il 1841 e così in tempo assai anteriore al 20 marzo 1865. E mentre condannò il Pernice al pagamento delle spese dell'intero giudizio di primo e secondo grado a favore della Società delle Ferrovie del Mediterraneo rinviò al merito la decisione su quelle nei rapporti

fra il Pernice stesso e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e ritenne la causa per il suo corso ulteriore.

Contro questa sentenza ricorse l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato alla Corte di Cassazione di Napoli e ne chiese nei rapporti fra essa Amministrazione ed il Pernice l'annullamento pei seguenti motivi:

1. Violazione degli art. 37-940 prima parte 132 e 134 e falsa applicazione degli art. 145-190 e l'alinea dello stesso art. 37 del Cod. di Proc. Civ. (art. 517 n. 3 codice medesimo).

2. Violazione degli art. 4 alinea della legge 20 marzo 1865 alleg. *E* sul conttenzioso amministrativo e 187 del Codice di Procedura civile e falsa applicazione degli art. 699 del Codice civile 938, e 940 del Cod. di Proc. Civ. (Art. 517 N. 3 Codice medesimo).

3. Violazione e falsa applicazione degli art. 82 N. 3, 938 e 940 del Codice di Proc. Civ. (art. 517 N. 3 dello stesso codice).

4. Violazione degli art. 46 legge 25 giugno 1865 modificata dall'altra 18 dicembre 1879 sulle espropriazioni per utilità pubblica e falsa applicazione degli art. 1151 e 1152 Codice civile (art. 517 N. 3 Cod. proc. civ.).

La Corte di Cassazione di Napoli con provvedimento 28 maggio 1910 poichè fra tali motivi si deduceva la incompetenza dell'autorità giudiziaria, ordinò in base allo art. 3 della legge 31 marzo 1877, N. 3761, il rinvio degli atti a queste Sezioni unite.

DIRITTO.

Osservano le Sezioni che la loro competenza si limita a determinare se l'azione proposta dal Pernice contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, quale in realtà si svolse avanti il Tribunale e poi in secondo grado avanti la Corte di appello di Napoli rientri o no nella giurisdizione dell'autorità giudiziaria.

Credette il Pernice di muovere i primi passi della sua azione con una denunzia di danno temuto avanti la Pretura, e stante l'ur-

genza che invocava, prescelse fra le vie indicategli nell'art. 938 del Cod. di Proc. Civ. quella del semplice ricorso, sul quale il Pretore come indubbiamente ne aveva la facoltà, per la chiara lettera dell'articolo stesso provvide senza ordinare la citazione delle parti avversarie, e disposto il suo accesso con assistenza di un perito dette quei provvedimenti, che ravvisò di urgenza per impedire il crollo della casa del Pernice, da eseguirsi a sue spese sulla casa medesima, senza invadere affatto nè il terreno nè l'esercizio della strada ferrata. E poichè nel merito era incompetente rinviò le parti ad udienza fissa avanti il Tribunale di Napoli.

Così la denunzia di danno temuto ebbe il suo pieno esaurimento processuale, dacchè è d'uopo ricordarlo, provvedimenti dati dal Pretore e che la legge (art. 940 del Codice di proc. civile) qualifica come di urgenza e temporanei e che non possono secondo l'evidente spirito della legge stessa ferire mai il merito delle rispettive ragioni dei contendenti, cessa questa procedura speciale della denunzia di nuova opera e di danno temuto. E nel successivo giudizio ordinario e plenario, sulle mutue ragioni delle parti, e che può essere tanto possessorio che petitorio, che i provvedimenti dati in via provvisoria dal Pretore potranno essere tanto mantenuti quanto modificati od anche del tutto revocati. Si fa pertanto evidente che contro siffatti provvedimenti, che si danno non con una sentenza, ma con semplici decreti, non è ammissibile gravame in secondo grado di giurisdizione, giacchè a correggerlo basta il giudizio di merito, che per legge costituisce la seconda fase e può sempre in vero primo grado di giurisdizione, del giudizio di denunzia. Tutto ciò si è dovuto ricordare da queste Sezioni Unite per rilevare che ormai cotesta speciale procedura della denunzia di danno temuto, bene o male che fosse stata iniziata erasi ormai esaurita, senza niun danno effettivo a carico dell'Amministrazione ferroviaria. Ed il giudizio successivo sul merito così si svolse, che il Pernice ben lungi dal pretendere spostamenti di binari, o qualsiasi modificazione da parte dell'Amministrazione ferroviaria sui metodi e sui mezzi dell'attuale esercizio, si limiti costantemente a chiedere il rifacimento dei danni, che il nuovo e più potente sistema di esercizio attuato negli ultimi anni aveva arrecato alla casa di esso Pernice lesionandola in modo da renderne inevitabile il crollo, o per impedire questo, la demolizione.

Se questa e non altra fu in ultima sintesi, l'azione spiegata dal Pernice, è così affetta da assoluta improponibilità, da doverne inferire la incompetenza dell'autorità giudiziaria?

Una risposta negativa evidentemente s'impone.

Di vero all'infuori di quel contributo che ciascuno in proporzione delle proprie forze patrimoniali deve per il mantenimento e la funzionalità dell'ente massima lo Stato, e degli altri minori che lo completano, il patrimonio del singolo non deve ulteriormente andare distrutto o menomato nello interesse della collettività. Se l'interesse pubblico esige una menomazione ulteriore del patrimonio privato è di supremo giudizio che da parte degli enti collettivi ottenga la conveniente indennità.

Tale principio è riconosciuto e sanzionato dall'art. 29 dello statuto fondamentale del Regno, dall'art. 438 del Codice civile, dalla legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per pubblica utilità dagli art. 126 e 240 della legge sui lavori pubblici e da altre leggi speciali che non occorre di ricordare dettagliatamente.

Certamente in tutti quei casi di danno privato subito nell'interesse pubblico, per i quali non è dato provare una configurazione specifica nelle disposizioni della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità male è dato ricorrere agli art. 1151 e 1152 del Codice civile per trovarvi il fondamento all'azione di indennità. Prevedono infatti questi articoli il danno arrecato per delitto o quasi delitto e quindi si fondano sul fatto illecito. Ora è evidente che il fatto illecito, se di danno colpevole non può parlarsi, almeno sotto l'aspetto di una tesi generale, di fronte all'azione della Amministrazione pubblica, che nell'interesse pubblico addiviene a determinati atti, ed ha non solo il potere, ma l'obbligo di addivenirvi.

Certamente nella specie non si tratterebbe di danni derivati direttamente dall'espropriazione e dalla costruzione dell'opera pubblica, ma dal successivo funzionamento dell'opera stessa. Allorchè l'autore del Pernice vi costruì in prossimità della linea ferroviaria la casa colonica, e potè ben farlo in forza del suo diritto di proprietà, non era tenuto ad osservare quella distanza che soltanto una legge assai posteriore impose ai proprietari dei fondi limitrofi come una servitù passiva.

E per il modo di armamento e per i limitati mezzi di esercizio, coi quali per molti anni funzionavano nel loro inizio le fer-

rovie, non erano certamente prevedibili nè il traffico intensificato, nè le colossali locomotive, grandi e pesantissimi carri, e l'aumentata velocità che la evoluzione della vita sociale formano ora una necessità dell'esercizio ferroviario. Da questo cambiamento apportato nei modi di esercizio sostiene il Pernice essere derivato il danno, che oggi lamenta nella sua casa. Ma tutto ciò non toglie che questo danno attuale che egli lamenta e si assume di provare nelle cause e negli effetti ora accennati, a lui sia derivato dall'esercizio di un'opera di interesse pubblico.

« È dovuta una indennità ai proprietari dei fondi, i quali « dall'esecuzione dell'opera di pubblica utilità vengano gravati di « servitù, o vengano a soffrire un danno permanente derivante « dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto ».

Il principio che questo articolo riconosce e sanziona vale anche per i danni che si verifichino per il modo posteriore dell'esercizio dell'opera pubblica. Alla specie quindi che si esamina, e ad altri consimili casi deve farsi l'applicazione analogica di detto art. 46 in base al disposto dell'art. 3 delle disposizioni preliminari del Codice civile, come queste Sezioni Unite hanno già più volte riconosciuto ed ammesso.

Quale che sia dunque il ragionamento della denunziata sentenza titubante fra l'applicazione al caso degli art. 1151 e 1152 del Codice civile, e quella del riferito art. 46 della legge di espropriazione per pubblica utilità, in sostanza ben si oppose quando venne alla conclusione della competenza della autorità giudiziaria. Si avrebbe infatti nella specie la lesione di un diritto privato verificatosi in conseguenza di atti di una pubblica amministrazione e l'autorità giudiziaria senza criticare l'opportunità e la bontà di tali atti, e tanto meno pretendere di imporre all'Amministrazione ferroviaria di verità di modo nell'esercizio ha piena ed incontestabile competenza a giudicare se siffatta lesione sia avvenuta e se e quale indennità sia dovuta all'investito dell'accennato diritto.

P. q. m. le Sezioni unite rigettano il ricorso proposto dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza della Corte di Appello di Napoli 13-20 luglio 1908 per quanto attiene all'eccezione di incompetenza dell'autorità giudiziaria e rinviano la causa alla Corte di Cassazione di Napoli perchè, giudichi in merito il ricorso in relazione all'art. 46 della legge 25 giugno 1865 ed anche sulle spese di questo giudizio.

Errata-corrige

Circolare N. 7 (Boll. N. 5-1913). — Nell'allegato a questa Circolare, alla colonna seconda, togliere l'asterisco innanzi alle parole: « id. per Arnate e Cedrate (**) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 8 · 20 FEBBRAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Febbraio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del R. D. 28 luglio 1912, N. 728;

Sulla designazione del Ministro per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio;

DECRETA:

In sostituzione del Sig. Prof. Giovanni MONTEMARTINI, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale uno dei rappresentanti del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il Sig. Comm. Prof. Bartolomeo MORESCHI, Direttore generale dell'Agricoltura.

Roma, addì 10 febbraio 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

D. M. 17 *febbraio* **1913** *che modifica il limite massimo di età stabilito nelle norme approvate col D. M. 27 giugno* **1905** *per l'ammissione agli esami per l'abilitazione a macchinista di locomotive a vapore in servizio delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il Decreto Ministeriale 27 giugno 1905 col quale furono approvate le Norme per gli esami di idoneità al Movimento per gli agenti destinati a funzionare da Capi stazione e da Telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse, semifisse e locomobili in servizio delle Ferrovie dello Stato.

Sentito il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

L'età massima per l'ammissione agli esami per l'abilitazione alle funzioni di Macchinista conduttore di locomotive a vapore sulle ferrovie dello Stato, fissata in anni 40 al punto 3° dell'articolo 13 delle precitate Norme, è portata ad anni 45.

Roma, addì 17 febbraio 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

Nella « Prefazione Generale all'Ordine Generale di Servizio 1° ottobre 1912 (Parte 2ª) » si dovrà:

— a pag. 11 fra Stagno e Stanghella inserire:

Stamperia . . .	(52)	T	—	26

— a pag. 13 riportare la seguente nota:

(52) **Ammessa ai trasporti a P. V. O. per conto esclusivo della Società Italiana Ernesto De Angeli di merci a carro completo in arrivo e di merci a carro completo ed al dettaglio in partenza.**

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra la stazione della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 94, dopo Stagno, aggiungere:

Stamperia	Novara-Domodossola	Torino	Novara

8.9	—	—	—	—	0 (8)	—	—	S	—	—	—	—	—	1	30	S

ed in calce riportare la seguente nota:

(8) **Limitatamente ai trasporti per conto esclusivo della Società Italiana Ernesto De Angeli per l'industria dei tessuti stampati, a carro completo in arrivo e a carro completo e al dettaglio in partenza, da tassarsi sulla distanza calcolata in base all'Avvertenza C a pag. 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione.**

— a pag. 113, nella tabella (8) NOVARA-DOMODOSSOLA (Via Gozzano-Piedimulera), fra i nomi di Omegna e di Crusinallo inserire l'indicazione di STAMPERIA con le distanze indicate nel prospetto « Allegato *B* ».

— a pag. 235, fra Stagno e Stanghella, inserire:

Stamperia.	20 - 4 - 102 - 30 - 15	1388 (*a*)	1402 (*a*)

riportando in calce la seguente nota:

(*a*) Distanza virtuale già computata secondo le nome indicate a pagina 5 avvertenza *C*.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, le stazioni inseriranno nella sede opportuna il nome della stazione di Stamperia (linea Novara-Domodossola) e indicheranno come distanza ed instradamento quello risultante nel loro prontuario per la stazione situata oltre quella di Stamperia, e cioè per Omegna o per Crusinallo a seconda dei casi.

Tale distanza dovrà essere contrassegnata con un richiamo alla nota seguente: « *Distanza virtuale* ».

Per quanto riguarda la stazione di Meina, la distanza virtuale per la nuova stazione di STAMPERIA dovrà essere di Km. 48 con l'instradamento che attualmente risulta per Omegna.

Infine nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc. da valere per la tassazione dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » a pag. 15 fra Squinzano e Stanghella si dovrà inserire:

Stamperia . .	616 **	951 **	1402 **

Distanze chilometriche dalla stazione di **Stamperia** a quelle sottoindicate.

Linea: Novara-Domodossola (*via Gozzano-Beura*)

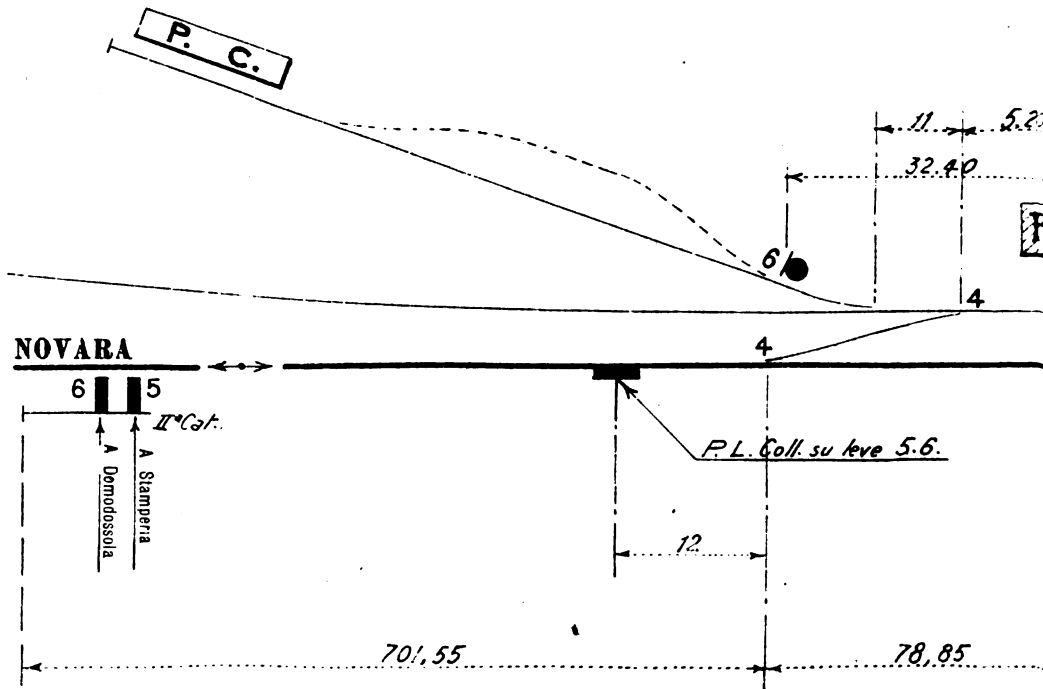
STAZIONI	Km	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Novara	54	Bolzano Novarese .	16	Cuzzago	15
Vignale	51	Corconio	14	Premosello . . .	19
Caltignaga . . .	46	Orta Miasino . .	11	Vogogna (fermata)	22
Momo	39	Pettenasco . . .	8	Beura	29
Suno	33	Omegna	2	Domodossola . .	35
Cressa Fontaneto .	30	Crusinallo . . .	2		
Borgomanero . .	24	Cravellona Toce .	6		
Gozzano	19	Ornavasso . . .	11		

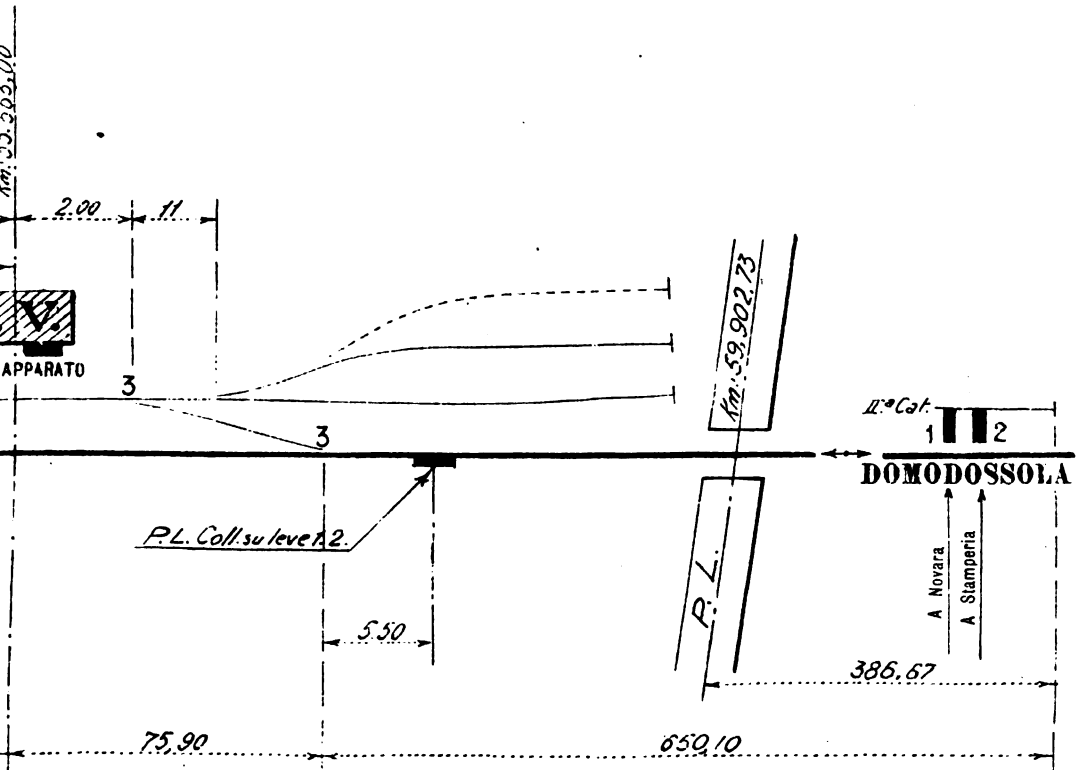
Linea: Novara-Domodossola (*via Gozzano-Piedimulera*)

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Novara	54	Bolzano Novarese .	16	Cuzzago	15
Vignale	51	Corconio	14	Premosello . . .	19
Caltignaga . . .	46	Orta Miasino . .	11	Vogogna. . . .	22
Momo	39	Pettenasco . . .	8	Rumianca . . .	24
Suno	33	Omegna	2	Piedimulera. . .	25
Cressa Fontaneto .	30	Crusinallo . . .	2	Pallanzeno . . .	28
Borgomanero . .	24	Gravellona Toce .	6	Villadossola. . .	30
Gozzano	19	Ornavasso . . .	11	Domodossola . .	36

STAZIONE

APPARAT

Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 1913.

...I STAMPERIA

...I CENTRALI

Consenso idraulico del P.L. al F.V.

Prezzi per gli abbonamenti ordinari (Bollo

PERCORSO	Km.	M E			
		1	2	3	4
				PRIMA	
Santhià - Salussola . .	12	36.00	54.00	72.90	90.00
» - Candelo . .	24	55.80	83.70	111.60	139.50
	30	62.10	91.80	123.30	153.90
				SECONDA	
Santhià - Salussola . .	12	23.40	35.10	46.80	58.50
» - Candelo . .	24	38.70	56.70	76.50	95.40
» - Biella . . .	30	44.10	65.70	88.20	109.80
				TERZA	
Santhià - Salussola . .	12	18.00	26.10	35.10	44.10
» - Candelo . .	24	27.90	41.40	54.45	68.40
» - Biella . . .	30	30.60	45.90	61.20	76.50

compreso) sulla linea Santhià-Biella.

S I

5	6	7	8	9	10	11	12
CLASSE.							
108.90	126.90	144.90	162.90	181.80	198.90	217.80	235.80
167.40	195.30	224.10	251.10	279.90	306.90	335.70	362.70
185.40	216.00	247.50	277.20	308.70	339.30	370.80	401.40
CLASSE.							
70.20	82.80	94.50	106.20	117.90	129.60	141.30	153.00
115.20	133.20	153.00	171.90	191.70	209.70	229.50	248.40
132.30	153.90	176.40	198.00	220.50	242.10	264.60	286.20
CLASSE.							
53.10	62.10	70.20	79.20	88.20	97.20	106.20	115.20
82.80	96.30	109.80	123.30	137.70	151.20	164.70	178.20
90.90	107.10	121.50	137.70	152.10	167.40	182.70	198.00

Prezzi dei biglietti di abbonamento speciale sulla linea Santhià-Bièlla.

PERCORSO	Km	15 giorni	1 mese	3 mesi	1 anno
		PRIMA CLASSE			
Santhià - Salussola	12	12.60	25.20	51.05	165.05
» - Candelo.	24	19.55	39.05	78.15	253.90
» - Biella	30	21.75	43.50	86.30	281.00
		SECONDA CLASSE			
Santhià - Salussola	12	8.20	16.40	32.80	107.10
» - Candelo	24	13.55	27.10	53.55	173.90
» - Biella	30	15.45	30.90	61.75	200.35
		TERZA CLASSE			
Santhià - Salussola	12	6.30	12.60	24.60	80.65
» - Candelo	24	9.80	19.55	38.45	124.75
» - Biella	30	10.75	21.45	42.85	138.60

Ordine di Servizio N. 54. (M.C.L.).

Apertura all'esercizio della stazione di Stamperia.

Dal giorno 24 febbraio 1913 verrà aperta all'esercizio sulla linea Domodossola-Novara, fra le stazioni di Crusinallo e di Omegna, la stazione di STAMPERIA, con:

— fabbricato di servizio alla progressiva Km. 53 + 563,40 (da Novara), a destra nel senso da Domodossola a Novara;

— binario tronco, da cui si diramano altri binari, allacciato al binario di corsa, mediante due traversate i cui deviatoi cadono in corrispondenza alle progressive Km. 53 + 484,55 quello incontrato di punta dai treni pari e Km. 53 + 639,30 quello incontrato di punta dai treni dispari;

— bilancia a ponte della portata di 30 tonn. e sagoma limite;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4165 colla chiamata *S. T.*

Dall'unito schizzo risultano, oltre il dispositivo dei binari, i segnali che saranno in funzione a protezione del raccordo, colla indicazione della direzione a cui comanda ciascuna ala dei semafori a più ali e delle distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Dalla data suddetta saranno soppressi gli attuali dischetti a protezione del passaggio a livello al Km. 53 + 902,73, che sarà invece protetto dagli stessi segnali di stazione, ed all'uopo funzioneranno opportuni consensi e suonerie di avviso.

La manovra tanto dei segnali che dei deviatoi sarà fatta mediante apparato centrale idrodinamico collocato in apposita cabina a ridosso del fabbricato di servizio.

La stazione di STAMPERIA sarà abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a Piccola Velocità Ordinaria, senza alcuna limitazione per quelli in partenza, e limi-

tatamente alle spedizioni a carro completo per quelli in arrivo, per conto esclusivo della Società Italiana Ernesto De Angeli per l'industria dei tessuti stampati, lo stabilimento della quale è raccordato alla nuova stazione.

I detti trasporti saranno tassati sulla distanza per le stazioni limitrofe di Omegna o di Crusinallo rispettivamente per quelli provenienti da Crusinallo e oltre, o da Omegna e oltre, e viceversa.

La stazione di STAMPERIA eseguirà i versamenti degli introiti alla cassa compartimentale di Torino tutti i giorni (lettera *A* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908 per la periodicità dei versamenti delle stazioni).

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° ottobre 1912 (Parte 2ª), nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nei « Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci », si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'Allegato A al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 55. (M. e C.).

Controlleria viaggiatori - Esazioni supplementari anche da parte dei guardafreni - Resto ai viaggiatori per esazioni fatte in treno.

1° CONTROLLERIA VIAGGIATORI. — Fermo restando che la controlleria biglietti a partenza e sui treni non scortati da Controllori o Capi Conduttori Principali è, di massima, devoluta al Capo Conduttore, questi ne potrà incaricare i Guardafreni dipendenti, qualora per le brevi fermate nelle stazioni intermedie o per altre cause non la possa eseguire.

In tal caso, egli dovrà dare opportune istruzioni perchè la controlleria stessa sia ripartita fra i Guardafreni, per modo da evitare ripetizioni di controlli, ed accertarsi che venga eseguita, a scanso di responsabilità per le irregolarità e gli abusi che la mancata controlleria abbia resi possibili.

2° ESAZIONI SUPPLEMENTARI DA PARTE DEI GUARDAFRENI. — In ordine a quanto sopra ed in via di esperimento a partire dal 1° marzo 1913, i Guardafreni saranno muniti dei fascicoli C-204 (già I-204) ed autorizzati, colle stesse modalità stabilite per i Capi Conduttori, all'emissione dei biglietti di supplemento per le esazioni da essi direttamente fatte.

Le disposizioni dell'art. 13 (modificato con l'Ordine di Servizio N. 79-1910 e 20 delle vigenti Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, nonchè dell'Ordine di Servizio N. 196-1910 (Riepilogo mensile dei biglietti, Modello *C-244 bis*, già Mod. *I-244 bis*), si intendono pertanto riferite anche ai Guardafreni.

Sino a nuove disposizioni i Guardafreni conserveranno presso di sè gli scontrini che ricevono dai bigliettari ai quali fanno i versamenti.

3° RESTO AI VIAGGIATORI PER ESAZIONI EFFETTUATE SUI TRENI. — Gli agenti incaricati delle esazioni supplementari sui treni, devono corrispondere il resto nei pagamenti ai viaggiatori senza dilazione ed in ogni modo non oltre la prima stazione di fermata del treno dove vi sia la possibilità di far cambio di moneta.

Rimane inteso che l'incarico dell'emissione dei biglietti di supplemento di cui si tratta, non esonera il guardafreno di coda dall'obbligo di stare al suo posto e di non abbandonarlo neppure soltanto momentaneamente durante la corsa.

Le Divisioni del Movimento, a mezzo degli Ispettori di Riparto, Controllori dei viaggiatori e Capi Conduttori Principali, terranno dietro al servizio di esazioni suppletorie da parte dei Guardafreni per informarne poscia, con motivata proposta, il proprio Servizio.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16.

Ordine di Servizio N. 56. (M.).

Denominazione delle stazioni di Palermo e Catania.

La denominazione della stazione di « Palermo stazione » viene cambiata in quella di « Palermo Centrale » e la denominazione della stazione di « Palermo Ucciardone » viene soppressa, inquantochè, i relativi impianti fanno parte integrante dello Scalo di Palermo Porto.

Le stazioni di Palermo restano quindi distinte colle seguenti denominazioni: Palermo Centrale, Palermo Lolli, Palermo Porto.

La denominazione della stazione di « Catania stazione » viene cambiata in quella di « Catania Centrale » e conseguentemente le stazioni ferroviarie di Catania restano distinte colle seguenti denominazioni: Catania Centrale, Catania Acquicella, Catania Porto.

In relazione a quanto sopra devono essere apportate le occorrenti variazioni alle pag. 67, 170, 171 (tabelle 120, 121 e 239); ed a pag. 29, 167 (tabella 112 e 238) del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovansi indicate le stazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 57. (C.).

Biglietti di abbonamento - Servizio cumulativo con la linea « Santhià-Biella ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1907).

A datare dal 1° marzo 1913 sarà attivato il servizio cumulativo per biglietti d'abbonamento ordinari e speciali con la linea « Santhià-Biella » esercitata dalla Società Anonima della Strada Ferrata di Biella.

Tale servizio cumulativo sarà regolato come appresso:

I. — Biglietti d'abbonamento ordinari.

L'emissione dei biglietti d'abbonamento ordinari in servizio cumulativo sarà fatta esclusivamente a cura degli uffici delle Ferrovie dello Stato indicati nell'allegato A all'Ordine di Servizio N. 106-1910, modificato dagli Ordini di Servizio N. 260 e 385-912 e per la relativa domanda dovrà usarsi il mod. I-217.

I prezzi degli abbonamenti stessi si otterranno sommando gli importi parziali corrispondenti rispettivamente al percorso sulle linee dello Stato ed al percorso sulla Santhià-Biella, calcolati gli uni in base alle tariffe vigenti degli abbonamenti ordinari, e gli altri in base ai prezzi indicati nell'unito prospetto allegato 1.

Agli abbonamenti in servizio cumulativo con la Santhià-Biella sono applicabili tutte le norme e condizioni dell'allegato N. 6 alle Tariffe e perciò sono estese ai medesimi la facoltà del pagamento rateale e la concessione del ribasso dei biglietti a due persone della stessa Ditta, coll'avvertenza che per questi ultimi il pagamento della prima rata non dev'essere inferiore al prezzo di un semestre, com'è stabilito pei medesimi biglietti del servizio interno.

Il pagamento dei periodi rateali potrà essere fatto anche alla stazione di Biella coll'osservanza delle norme indicate al punto IV.

I biglietti da emettersi per gli abbonamenti in servizio cumulativo con la Santhià-Biella sono quelli stessi in uso pel servizio interno e le percorrenze della detta linea dovranno esservi indicate dopo quelle delle linee dello Stato, separandole da queste con un tratto di linea.

II. — Abbonamenti speciali.

Il servizio cumulativo per biglietti d'abbonamento speciali sarà fatto considerando la linea Santhià-Biella come percorso di congiunzione, e quindi col rilascio, in unione agli abbonamenti speciali, degli appositi biglietti in uso sulle Ferrovie dello Stato per i percorsi di congiunzione e per la relativa richiesta, da parte dei viaggiatori, si farà uso della stessa domanda mod. I-218 dei biglietti d'abbonamento speciali.

I prezzi da riscuotersi pei biglietti di congiunzione sulla linea Santhià-Biella sono quelli indicati nell'unito prospetto, Allegato N. 2, ed in aggiunta ai medesimi dovranno essere riscossi centesimi 10 per biglietto per spesa di stampa.

Tali biglietti possono essere rilasciati unitamente agli abbonamenti speciali delle serie I, I-bis, II, II-bis, XIV, XV, XVII, e delle nuove serie A e C che comprendono linee che toccano Santhià ed a quelli di qualsiasi altra serie il cui itinerario venisse collegato colla stazione di Santhià mediante biglietto di congiunzione sulle linee dello Stato, dappoichè una concessione non esclude l'altra, per cui il rilascio di quest'ultimo può aver luogo anche per la percorrenza massima stabilita di 400 chilometri.

Tutte le stazioni abilitate al rilascio di biglietti di abbonamento speciali potranno emettere biglietti di congiunzione per la linea Santhià-Biella subordinatamente, ben inteso, all'osservanza delle condizioni di cui al precedente capoverso e per le validità fino a tre mesi, come praticasi pei biglietti del servizio interno.

I biglietti con validità annuale saranno emessi dagli Uffici di cui al punto I del presente ordine di servizio.

III. — Biglietti d'abbonamento per l'intera rete.

Quando vengano richiesti biglietti ordinari per la intera rete dello Stato, con l'aggiunta di percorrenza della linea Santhià-Biella, si dovrà per queste ultime fare uso degli stessi biglietti di congiunzione che si adoperano cogli abbonamenti speciali.

Al rilascio dei biglietti di cui al presente capitolo provvederanno le stazioni, o gli Uffici, a seconda che trattasi di biglietti della validità di un mese o di validità superiore.

Le quote da riscuotersi per la ferrovia Santhià-Biella, in aumento al prezzo dei biglietti per la intera rete, sono quelle dell'allegato N. 1 e per quanto concerne le modalità di emissione, valgono le norme di cui al precedente punto II.

Qualora, però, per gli abbonamenti della intera rete dello Stato, di validità superiore ad un mese, venisse chiesto il pagamento a rate, il biglietto di congiunzione per le percorrenze della ferrovia suddetta, dovrà parimenti emettersi per la validità corri-

spondente a quella definitiva dell'abbonamento intera rete, ma il prezzo relativo da riscuotersi e quindi da esporsi sul biglietto stesso, sarà quello corrispondente al primo periodo rateale. Pei successivi periodi le quote singole spettanti alla Santhià-Biella, dovranno aggiungersi alle rate periodali corrispondenti dell'abbonamento delle F. S. La somma dei due importi dovrà esporsi, in una sol cifra, nei corrispondenti scontrini dell'abbonamento.

IV. — Attribuzioni della stazione di Biella.

Per quanto riguarda le tessere di riconoscimento ed i biglietti d'abbonamento ordinari in servizio cumulativo, la stazione di Biella si limiterà a ricevere le relative domande ed a trasmetterle all'ufficio di preparazione esistente presso la Divisione Movimento del Compartimento di Torino, dal quale poi riceverà le tessere ed i biglietti preparati, per la consegna ai titolari dopo avervi fatto apporre la loro firma e previa riscossione delle relative tasse. Analogamente dovrà regolarsi per le domande di biglietti d'abbonamento per l'intera rete con validità superiore ad un mese e per quelli speciali di validità annuale che venissero richiesti con la congiunzione sulla linea Santhià-Biella.

Pei medesimi biglietti d'abbonamento intera rete con la validità di un mese e per quelli speciali, con validità fino a tre mesi, delle Serie I, I-bis, II, II-bis, XVII e delle nuove Serie A e C, ad essa richiesti, la stazione di Biella è invece autorizzata a provvedere direttamente al rilascio, seguendo le modalità indicate nei punti II e III del presente, cioè con l'emissione, per le percorrenze sulla Santhià-Biella, dell'apposito biglietto di congiunzione da unirsi agli abbonamenti stessi.

Com'è stato detto al punto I, la stazione di Biella è altresì autorizzata a rendere validi gli abbonamenti a pagamento rateale per i periodi *successivi al primo* con le modalità prescritte dall'Ordine di Servizio N. 231-909.

Le parti centrali del mod. I-203-bis corredate degli scontrini utilizzati e ritirati ed il relativo elenco mod. I-229 saranno, dalla stazione di Biella, inviati quindicinalmente al proprio Controllo.

La predetta stazione potrà inoltre rimborsare, beninteso entro i termini di tempo prescritti, il deposito cauzionale dei biglietti stessi. I biglietti ritirati saranno dalla stazione d Biella rimessi al proprio Controllo.

V. — Disposizioni transitorie.

Ai possessori dei biglietti di abbonamento ordinari d'intera rete, e speciali, in corso di utilizzazione, con validità superiore ad un mese, che desiderano aggiungere agli abbonamenti stessi percorrenze della linea Santhià-Biella, l'aggiunta potrà essere accordata per tutta la rimanente validità e per la stessa classe dell'abbonamento sulle ferrovie dello Stato.

Se trattasi di abbonamenti ordinari e di intera rete, l'importo dell'aggiunta sarà calcolato in base ai prezzi che sono indicati nell'allegato N. 1, in corrispondenza al numero dei mesi che rimangono a raggiungere la scadenza dell'abbonamento sulle Ferrovie dello Stato, conputando per intero il mese iniziato. Così, se di un abbonamento di 1ª classe, ordinario o di intera rete, sulle Ferrovie dello Stato, rimangono ancora da usufruirsi 7 mesi e mezzo (da calcolarsi come 8 mesi interi) e si domandi l'aggiunta del percorso Santhià-Biella il prezzo dovuto per tale aggiunta è di L. 277,20.

Per gli abbonamenti speciali l'ammontare dell'aggiunta sarà calcolato, in base ai prezzi dell'allegato N. 2, combinando insieme i prezzi per trimestre e per mese a seconda della durata del rimanente periodo di validità, calcolando sempre per intero il mese iniziato.

Per il viaggio sulle percorrenze aggiunte sarà da emettersi un biglietto di *congiunzione*, a meno che si tratti di abbonamenti ordinari *a pagamento rateale*, nel qual caso, verso pagamento del diritto fisso di L. 1,00, il biglietto d'abbonamento in corso dovrà essere sostituito con altro, per comprendere in questo, nell'importo delle singole rate da pagarsi, l'ammontare dell'abbonamento sulla ferrovia Santhià-Biella. Nel caso poi di abbonamento intera rete

a pagamento rateale, si dovrà emettere, verso riscossione del diritto fisso di L. 1,00 un nuovo biglietto di abbonamento e relativo biglietto di congiunzione nel modo indicato al punto III.

VI. — Disposizioni contabili.

Nel caso di richiesta di biglietti di congiunzione interessanti la linea Santhià-Biella e la rete dello Stato, dovrà essere emesso un solo biglietto scritturandovi però separatamente le relative percorrenze:

Esempio:

Dato il caso di un biglietto di abbonamento della Serie III col quale debba essere rilasciato quello di congiunzione Milano-Santhià-Biella, l'indicazione su quest'ultimo della relativa percorrenza dovrà essere scritturata come appresso:

« Milano-Santhià
Santhià-Biella
Km. 91 + 30 ».

Il prezzo da indicarsi sul biglietto di congiunzione sarà però quello complessivo, tenendo soltanto distinta la sovratassa bollo di centesimi 5.

Per tutto il resto valgono le disposizioni contenute nel fascicolo delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 58. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 27-1913).

Con riferimento all'Ordine di Servizio sopra indicato, si fa noto che l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. può ora aver luogo anche per le destinazioni di Batum, Kerassunda, Ineboli, Samsum e Trebisonda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 59. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 206-1910).

La stazione di Larino è stata fornita, a partire dal 15 corrente, dei biglietti di abbonamento speciali della serie VIII e XI nonchè di quelli di congiunzione e degli abbonamenti ordinari intera Rete con validità di un mese.

Oltre a ciò, e in analogia a quanto si è praticato nella fornitura dei nuovi biglietti di abbonamento speciali alle stazioni già ammesse alla distribuzione, alla stazione di Larino saranno forniti altresì quelli della nuova serie L.

Per conseguenza, nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910, dovrà essere aggiunto il nome della stazione suddetta con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 60. (C.).

I. Appendice alle Concessioni speciali e relative tariffe.

(Vedi Ordine di Servizio N. 383-1908).

È stata pubblicata la 1ª Appendice al volume delle Concessioni speciali e relative tariffe, edizione 1° gennaio 1909.

Detta Appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 10 (C.).

Trasporti a P. V. A. di derrate alimentari in conto corrente per l'Estero.

(Vedi Circolare N. 3-1913)

Si è constatato che, nonostante le raccomandazioni rivolte con la Circolare N. 45-1911, non pochi trasporti a piccola velocità accelerata di derrate alimentari per l'estero, *eseguiti in conto corrente*, vengono dalle stazioni destinatarie ritenuti in assegnato, perchè sulle lettere di vettura dei trasporti stessi non figurano esposte le tasse in affrancato.

Nell'intento di far cessare tale grave inconveniente, che provoca continue lagnanze da parte delle Società correntiste, si richiama nuovamente l'attenzione delle stazioni sul contenuto dell'articolo 38 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », secondo il quale le stazioni mittenti di siffatti trasporti sono tenute ad esporre in affrancato, sulle lettere di vettura e sui fogli di via, le tasse di porto e quelle accessorie.

Si fa pure viva raccomandazione ai transiti di confine di controllare l'operato delle stazioni mittenti, e ciò al fine di evitare che i trasporti in questione possano essere dalle Amministrazioni estere ritenuti in assegnato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

RESOCONTO DELLA CONFERENZA PLENARIA
dei Rappresentanti del Personale
tenuta il 4 e 5 febbraio 1913

SEDUTA DEL 4 FEBBRAIO 1913 (1).

Presiede il Direttore Generale Ing. RICCARDO BIANCHI.

Interveniene il Capo Servizio della Ragioneria Ing. Nicola Amoroso.

Alle ore 10 sono presenti i Rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 10ª, 11ª, 15ª, 17ª, 24ª, 26ª, 29ª, 37ª, 40ª, 41ª, 42ª, 43ª e 45ª. Il *Presidente* comunica che i rappresentanti che mancano hanno avvertito di non potere intervenire prima delle 10,30, dovendo prendere gli ultimi definitivi accordi. Si conviene coi Rappresentanti presenti di attendere la loro venuta, prima di aprire la seduta.

Alle 10,45 si sono presentati gli altri Rappresentanti ed il Rappresentante *Bianco* (categoria 30ª), appena entrato, chiede di leggere il contenuto di una dichiarazione scritta, firmata da 32 Rappresentanti.

---

(1) Ordine del giorno della seduta:

Esposizione dei desiderati della Rappresentanza sulle norme regolamentari da proporsi per l'applicazione della legge presentata in progetto al Parlamento per l'istituzione dell'Opera di Previdenza prevista dall'art. 6 della legge 13 aprile 1911, N. 310 e per l'investimento delle disponibilità del Fondo pensioni in mutui al personale contro cessioni del quinto dello stipendio o paga, ed in costruzioni di case economiche per il personale.

Il *Presidente* dichiara di non poter aderire alla richiesta, giacchè la seduta deve aprirsi colle sue comunicazioni; ascoltate queste, i Rappresentanti potranno, come di consueto, chiedere la parola sopra di esse. I Rappresentanti *Bianco* (categoria 30ª), *Signorini* (categoria 14ª) e *Sbrana* (categoria 19ª) insistono perchè si proceda anzitutto alla lettura della dichiarazione; ma il *Presidente* conferma che non intende discostarsi dall'ordine seguito nelle altre adunanze e dall'Ordine del giorno fissato. I 32 Rappresentanti si ritirano allora dalla sala, dopo di aver consegnato la dichiarazione scritta.

Aperta la seduta, alla presenza dei rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 10ª, 17ª, 24ª, 26ª, 29ª, 37ª, 40ª, 41ª, 42ª, 43ª e 45ª, il *Presidente* ha fatto le seguenti comunicazioni:

La Rappresentanza del personale non venne convocata in conferenza plenaria nell'ottobre dello scorso anno per comunicazioni relative alle basi del progetto di legge che figura nell'ordine del giorno d'oggi, per le stesse ragioni che avevano impedita la convocazione annunciata per il febbraio 1912 e che vennero esposte nella riunione del 6 agosto.

Il ritardo avvenuto nella presentazione del progetto di legge non ha portato danno alcuno agli interessati perchè le disposizioni proposte, se accolte dal Parlamento, avranno decorrenza dal 1° luglio 1912.

D'altra parte è bene aver presente che il ritardo ha permesso di approfittare dell'occasione per introdurre nel disegno di legge per l'istituzione dell'Opera di Previdenza anche i provvedimenti che formarono oggetto di desiderati della Rappresentanza espressi nella conferenza plenaria del 6 agosto, relativi al servizio dei mutui con capitali del fondo pensioni, ed all'investimento di altri capitali del fondo stesso per acquisto e costruzione di case economiche dei ferrovieri.

Per quanto sia stata la sollecitudine posta nel concretare questi ultimi provvedimenti, occorse più tempo di quello a tutta prima creduto necessario per gli opportuni accordi fra i Ministeri interessati e per il compimento degli studi intorno alla ripercussione che le disposizioni in parola possono avere sul personale delle altre Amministrazioni dello Stato.

Non ravvisandosi opportuno di convocare la Rappresentanza senza poterla intrattenere innanzitutto sul preannunciato argomento relativo all'Opera di Previdenza, non fu neppure dato di sentirla nell'ottobre, come avevasi intenzione di fare, sulla materia relativa all'assegnazione dei punti di merito e sulla distribuzione delle gratificazioni in dipendenza delle economie sulle spese di personale previste dall'articolo 3 della legge 13 aprile 1911 N. 310.

La rappresentanza venne però informata (a mezzo di un comunicato apparso nel Bollettino Ufficiale n. 52-1912) delle disposizioni prese in via transitoria per la distribuzione del dividendo 1911-1912; in tale comunicato vennero esposte le ragioni per le quali si ritenne di dar corso al relativo pagamento nell'interesse del personale stesso, senza attendere la convocazione della Rappresentanza.

Fu solo addì 19 dicembre u. s. che si rese possibile, mercè il Regio Decreto in data 15 dello stesso mese, disporre per la liquidazione delle economie in attesa della approvazione del bilancio di assestamento; e già in questi giorni si procede al pagamento al personale delle quote spettantigli.

Le conferenze parziali tenutesi nell'agosto, ottobre, novembre u. s. hanno dato modo ai singoli Rappresentanti di svolgere e di illustrare ampiamente i loro desideri, su tutti gli argomenti interessanti la propria categoria, estendendosi anche alcuni su argomenti di carattere generale o per lo meno interessanti molte altre categorie.

Dalle valutazioni fatte è risultato che le domande avanzate e prese in esame, escludendo quelle di difficile valutazione, importerebbero, se accolte integralmente, una maggiore spesa annua di circa 100 milioni, 40 dei quali occorrenti per diminuzione di ore di lavoro e quindi per aumento nel numero di agenti e 60 milioni per miglioramenti economici.

Non si è potuto, nè si può, per le ragioni altra volta esposte, procedere al momento attuale ad una larga riforma delle tabelle graduatorie, dei quadri di classificazione e delle competenze accessorie, come risulta dalle richieste avanzate. Sarebbe occorso un apposito provvedimento legislativo, in base alla disposizione vigente la quale prescrive che ogni modificazione alle norme che

regolano il trattamento del personale deve essere approvata per legge se porta un aumento di spesa.

Però in seguito alle riunioni dell'agosto, ottobre e novembre s. a., nei limiti delle facoltà concesse al Consiglio d'Amministrazione ed al Direttore Generale, vennero già accordati quei miglioramenti che apparvero più degli altri giustificati e che le disponibilità di bilancio consentivano.

Quasi tutti sono stati già tradotti in atto e si farà altrettanto per i pochi rimanenti da attuare appena cioè si saranno potute concretare le relative modalità di applicazione ora allo studio.

Tutti questi provvedimenti importano una maggiore spesa di oltre L. 4,000,000, non compresi quelli per i quali la maggiore spesa non è stata accertata.

Inoltre si è preso impegno di studiare ed attuare, quando le condizioni del bilancio saranno per consentirlo, diversi altri provvedimenti, come l'indennità di notturna, riposi quindicinali, ecc. che richiederanno pure spesa rilevantissima.

Le risposte date nelle conferenze parziali tenute coi Rappresentanti di tutte le categorie corrispondono a ciò che allo stato attuale delle cose si poteva fare: per cui non è dopo poche settimane dalle conferenze stesse che si possono riprendere in esame, come alcuni rappresentanti chiedono, gli argomenti già trattati o nuovi desideri espressi dal personale.

Pertanto altre domande di miglioramenti, sempre nei limiti di competenza del Consiglio di Amministrazione e del Direttore Generale, non potranno, per ovvie ragioni di bilancio, essere esaminate e prese in considerazione se non dopo conosciuti almeno i risultati dell'esercizio finanziario in corso, e cioè dopo l'ottobre venturo.

Anche i provvedimenti d'indole morale e regolamentare, che si è preso impegno di attuare a breve scadenza, sono in parte adottati ed in parte in corso di concretamento nei particolari.

Mi rendo conto che i Rappresentanti, premuti dai loro rappresentati, siano impazienti di vedere adottati tutti i provvedimenti da essi domandati e che non sono stati respinti o rinviati ad altro momento più favorevole. Ma debbo notare che non vi ha quasi provvedimento il quale non richieda un esame particolareggiato da parte del Servizio o dei Servizi competenti: si spiega così come occorra un tempo relativamente notevole per dare soddisfazione

alle diverse domande, tanto più che queste sono in numero rilevante e non di rado hanno ripercussione su categorie di personale che a tutta prima possono anche non sembrare interessate.

Devesi poi notare che gli Uffici hanno attraversato durante il 1912 un periodo di lavoro eccezionale.

Appena istituita la Rappresentanza del personale, tutte le categorie hanno concretato in memoriali i loro desiderati, presentandoli quasi contemporaneamente all'esame dell'Amministrazione: in conseguenza tutto ad un tratto si sono dovuti istruire ed esaminare 46 memoriali, alcuni dei quali di notevolissima mole.

Contemporaneamente si sono predisposti studî per semplificare l'ordinamento amministrativo che poi venne modificato quando si doveva incominciare a predisporre i provvedimenti relativi al personale in dipendenza dei risultati delle conferenze dell'agosto, ottobre e novembre s. a. Molti Uffici erano in via di trasformazione, sovraccarichi di lavoro e meno pronti per lo studio in concreto di simili provvedimenti.

In tale stato di cose si venne ad aggiungere il lavoro derivante dallo studio dei provvedimenti legislativi testè concretati nel disegno di legge che ho comunicato ai Rappresentanti.

Queste sono le cause che non hanno permesso il disbrigo degli affari, trattati nelle conferenze ricordate, in un tempo più breve.

Qualcuno mi ha chiesto se l'attuale Rappresentanza sarebbe stata chiamata ad occuparsi delle modificazioni al regolamento del personale.

Il tema da trattarsi nella terza riunione della Rappresentanza è già conosciuto: si tratterà di esaminare i desideri e le proposte in ordine all'assegnazione di punti di merito ed alla ripartizione delle gratificazioni derivanti dalle disposizioni dell'articolo 3 della legge 310-1911.

Nella quarta riunione che sarà tenuta innanzi che spiri il mandato conferito ai Rappresentanti, cioè innanzi il 30 giugno, saranno esaminati i desiderati più notevoli già esposti in ordine alle modificazioni da apportarsi al Regolamento del personale e cioè alle norme per gli avanzamenti e per la procedura disciplinare.

Russo (29ª categoria). Osserva che effettivamente le ragioni di malcontento del personale devono ricercarsi nel ritardo nello esaminare argomenti importantissimi come quello che forma oggetto del progetto di legge, e quelli dell'aumento della pensione, del regolamento del personale e dei punti di merito. Dopo le dichiarazioni del Presidente ognuno deve rendersi conto della mole del lavoro che ha gravato sulla Direzione Generale, ma desidererebbe fosse dato affidamento che specialmente l'esame delle questioni del Regolamento del personale, dei punti di merito e della Cassa Pensioni sarà fatto prima che gli attuali Rappresentanti decadano dal mandato.

Presidente. Fa presente che per quanto riguarda i due argomenti dei punti di merito e del regolamento, le riunioni potranno aver luogo nei termini prefissi, non essendo necessario prendere accordi con altri.

Per quanto riguarda la questione del miglioramento delle pensioni, richiama le dichiarazioni fatte nella conferenza plenaria del 6 agosto 1912, avvertendo che ha segnalato al Ministro dei LL. PP. i desiderati del personale in materia; ma non è ancora in grado di dire se potrà intrattenersi utilmente su tale argomento con la Rappresentanza nel prossimo giugno.

Bozzoli (26ª categoria). Esprime esso pure il desiderio che tutti gli argomenti presentati dalla Rappresentanza siano esaminati prima che gli attuali Rappresentanti decadano dal mandato.

Tacconi (37ª categoria). Osserva, circa i punti di merito, che il maggior malcontento deriva dalla varietà dei criteri che si sono seguiti nell'assegnazione dei punti, motivo per cui la Direzione Generale dovette disporre una revisione delle puntazioni assegnate, che tornò dannosa a coloro che avevano ottenuto punti migliori.

Nota che in marzo, allorquando la Rappresentanza, come da comunicazione avuta, sarà sentita sull'argomento, il secondo anno finanziario starà per finire, ed i criteri erronei saranno stati applicati per altri 9 mesi. Sarebbe stato preferibile che la Rappresentanza fosse stata chiamata prima per poter eliminare i lamentati inconvenienti.

Presidente. Fa notare che l'argomento potrà essere trattato in tutti i suoi particolari nella prossima conferenza plenaria.

Frattanto osserva che il criterio seguito dall'Amministrazione per la ripartizione delle economie dell'Esercizio scorso era il più semplice: distribuire cioè le economie stesse agli agenti che maggiormente contribuirono a conseguirle, e in modo che toccasse ad ognuno un compenso sensibile. Si è perciò stabilita la media di mezzo mese di stipendio per agente. Dalle statistiche fatte è risultato che, data la somma di L. 4.263.000 a disposizione, per poter distribuire una media di mezzo mese di stipendio, si dovevano escludere gli agenti che avevano meno di 76 punti netti nell'anno, con una eliminazione così del 28 %. Saputosi che la puntazione al disotto di 76 non dava luogo a partecipazione alle economie, gli esclusi si sono interessati per conoscere le ragioni della loro eliminazione: si venne dopo ciò a sapere che in talune località erano stati applicati, nelle puntazioni, dei criteri non rispondenti alle istruzioni date, tanto che per taluni gruppi l'esclusione raggiungeva perfino i 2/3 del personale. Si è provveduto pertanto ad una revisione nel senso di correggere questi errori di massima. In seguito a tale revisione la percentuale degli esclusi si abbassò leggermente e precisamente dal 28 % al 24 %.

Variazione piccola che dimostra come la grandissima maggioranza dei dirigenti hanno ben applicate le istruzioni avute. Del resto non v'è disposizione anche fra le più semplici che non dia luogo ad interpretazioni di applicazione diverse da località a località.

Il sistema, come ogni altro, può essere perfezionato e migliorato e non vi è ragione per dubitare che in quest'anno non si abbia una maggiore regolarità di applicazione.

Gagliardi (3ª categoria). Nutre fiducia che la notizia testè appresa, che la Rappresentanza sarà convocata entro giugno prossimo per esporre i propri desiderati in ordine a modificazioni del Regolamento, calmerà l'impazienza del personale. Prega il Presidente di farsi eco presso il Governo del desiderio che i Rappresentanti siano presto convocati anche sull'argomento del miglioramento delle pensioni e siano preventivamente comunicate al personale le basi del relativo progetto.

Chiede che per la comunicazione alla Rappresentanza dei Disegni di legge avvenire sia seguita una procedura diversa, quella

cioè che sembrava dovesse essere adottata per il disegno di legge sulla buonuscita.

Presidente. Osserva che i disegni di legge sono redatti a cura dei Ministri che richiedono all'Amministrazione gli elementi di studio: la presentazione di essi è di competenza del Governo e non può essere fatta che al Parlamento.

Soltanto per il caso speciale dell'Opera di previdenza era stato autorizzato dal Ministro a sottoporre all'esame dei Rappresentanti, quando fossero state approvate dal Governo, le basi che si sarebbero dovute dare alla nuova istituzione per conoscere se le condizioni progettate sarebbero state gradite al personale.

Farà presente ad ogni modo al Ministro il desiderio espresso dal Rappresentante.

Presidente. Per l'esame degli argomenti posti all'ordine del giorno ritiene sia opportuno dar lettura del progetto di legge articolo per articolo per vedere quali sono le idee dei vari Rappresentanti e quali proposte ritengono di fare specialmente dal punto di vista dell'applicazione; al riguardo reputa doveroso chiarire che i disegni di legge che i Ministri presentano sono discussi dal Parlamento e non potrebbero esserlo nè dalla Rappresentanza, nè da altri.

È però lecito alla Rappresentanza di far pervenire al Ministro, per il tramite della Direzione Generale, i suoi desiderati per quegli emendamenti che possano rendere più proficuo l'Istituto che si sta per creare e nello stesso tempo indicare quali sono le norme che si riterrebbe opportuno fossero da adottare per meglio raggiungere il fine.

Spinella (42ª categoria). Propone che dal residuo fondo della sottoscrizione per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto del 28 dicembre 1908 siano prelevate L. 250.000, e cioè il contributo che dette l'Amministrazione ferroviaria, e versate all'Opera di previdenza: con una parte delle rimanenti L. 200.000 circa, sia aumentato il sussidio dotale delle orfane a L. 5.000: il residuo infine sia distribuito ad agenti bisognosi che ne facciano espressa domanda, dando la preferenza a quelli esonerati definitivamente dal servizio prima del luglio 1912, (e che quindi non avranno diritto alla buonuscita prevista dal progetto di legge) e

che all'epoca del terremoto risiedevano nelle località colpite. Chiede poi che un Rappresentante del personale prenda parte ai lavori della ripartizione del residuo nel senso suespresso.

Presidente. La proposta implica una modificazione dell'art. 6 del progetto, e pertando egli non può che segnalarla al Ministro dei LL. PP. per il caso che ritenesse di proporre un emendamento all'articolo stesso, facendogli presente che la proposta viene da un rappresentante che vive in una delle località colpite dal terremoto.

Tacconi (37ª categoria). Chiede che sia rappresentata la Rappresentanza del personale nell'Amministrazione del nuovo Istituto.

Presidente. Nota che analogo criterio fu già seguito dall'Amministrazione, chiamando a far parte della Commissione per gli orfani degli agenti periti nel terremoto calabro-siculo anche degli agenti che potevano considerarsi Rappresentanti del personale.

Terrà presente la richiesta, facendo però osservare che il suo accoglimento non dipende solo dal Direttore Generale.

Schiavon (Categoria 1ª). Ringrazia il Direttore Generale alla cui energia ed insistenze è dovuto il progetto di legge attuale. Alla sua concezione ampia e democratica dei rapporti che intercedono fra Direzione Generale e personale si deve la istituzione della Rappresentanza la quale ha dato benefici a tutte le categorie del personale. E poichè acconsente che la Rappresentanza esponga i suoi desiderii in ordine agli emendamenti che si riterrebbero opportuni, desiderii che Egli segnalerà al Ministro, esprime il voto:

1) - Che la parte costante di L. 200, della indennità di buonuscita, sia portata a due mesi di stipendio;

2) - Che siano lasciate al Consiglio d'Amministrazione maggiori facoltà di provvedere a casi pietosi, visto che nel progetto non sono state contemplate le sorelle a carico dell'agente;

3) - Non sia esclusa la Rappresentanza del personale dal Consiglio direttivo del nuovo Istituto, notando che ciò era già stato ammesso nel progetto di legge 29 novembre 1910.

Presidente. Segnalerà tali desideri al Ministro.

Ganassin (Categoria 10ª). Chiede che l'assegno alimentare sia corrisposto anche alle vedove di agenti che contrassero matrimonio dopo compiuto 50 anni di età e non hanno quindi diritto ad assegno vitalizio.

Bozzoli (Categoria 26ª). A nome della sua categoria prega il Presidente di raccomandare all'attenzione del Ministro le seguenti proposte di modificazioni:

1. Che il sussidio alimentare vitalizio previsto dall'art. 3 venga esteso:

a) alle vedove di agenti che contrassero matrimonio dopo compiuto il 50° anno di età e non hanno diritto a pensione;

b) alle figlie nubili che rimangano orfane di madre dopo la morte del padre;

c) ai figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali, che rimangano orfani di madre dopo la morte del padre;

2. Che l'art. 2 venga così modificato: L'indennità di buonuscita sarà di due mesi di stipendio o paga ragguagliata a mese (escluso il soprassoldo di cui all'articolo 2 della legge 13/4-1911 n.° 310), con un minimo di L. 200, più tanti centesimi, ecc. ecc.

Presidente. Saranno segnalati tali desiderati al Ministro.

La seduta è rimandata alle ore 9 del giorno 5 successivo.

SEDUTA DEL 5 FEBBRAIO 1913.

Presiede il Direttore Generale Ing. Riccardo BIANCHI.

Interviene il Capo del Servizio della Ragioneria Ing. Nicola Amoroso.

Sono presenti i Rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 10ª, 17ª, 24ª, 26ª, 29ª, 37ª, 40ª, 43ª e 45ª.

Si procede alla lettura dell'art. 1 del disegno di legge (1).

Russo (categoria 29ª). Chiede che l'agente che muore in servizio possa disporre della somma spettantegli a titolo di buonuscita a favore dei parenti non contemplati nel punto 1° — art. 1 — del disegno di legge.

Dore (categoria 2ª). Domanda che l'assegno alimentare sia ammesso non soltanto per la madre vedova, ma in genere per i genitori a carico.

Schiavon (categoria 1ª). In relazione alle domande avanzate nella seduta precedente chiede che siano modificati il punto 1° e il punto 3°, nel senso che:

1) - fra gli aventi diritto all'indennità di buonuscita siano comprese le sorelle nubili orfane di padre e di madre ch'erano a carico dell'agente defunto;

---

(1) Art. 1.

Presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è costituita una opera alla quale sono inscritti tutti gli agenti stabili ed in prova.

L'opera ha per fine di provvedere a favore degli inscritti:

1° al pagamento di un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto del loro esonero dal servizio, od alla vedova ed ai discendenti, se la morte dell'agente avviene in attività di servizio;

2° a sussidiare, raccogliere, istruire e proteggere fino al 18° anno di età:

a) gli orfani di agenti morti per cause di servizio;

b) gli orfani di agenti morti in attività di servizio per altre cause, purchè appartenenti al personale di ruolo da almeno cinque anni;

c) un numero limitato, da determinarsi annualmente, nei limiti della disponibilità, dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, di orfani di pensionati;

3° al pagamento di un assegno alimentare vitalizio:

a)alle madri vedove a carico di agenti morti in attività di servizio e dopo l'esonero, che abbiano appartenuto al personale di ruolo almeno per 10 anni e purchè l'inscrizione documentata della madre a carico dell'agente sia avvenuta almeno 2 anni prima della morte o dell'esonero dal servizio;

b) alle figlie nubili, orfane di madre alla morte dell'agente (in attività di servizio od esonerato), quando abbiano compiuto il 21° anno

2) - fra gli aventi diritto all'assegno alimentare vitalizio siano comprese le sorelle nubili orfane di padre e di madre a carico di agenti morti in attività di servizio;

3) - sia lasciata ampia facoltà al Consiglio d'Amministrazione di provvedere a casi pietosi anche all'infuori di quelli tassativamente previsti dal comma *d*) del punto 3°.

Presidente. Saranno segnalati tali desideri al Ministro.

Minasi (Categoria 43ª) e **Fatta** (Categoria 45ª). Presentano una domanda intesa ad ottenere che la indennità di buonuscita sia corrisposta anche al personale navigante in pianta organica ed agli assimilati.

Presidente. Per quanto riguarda il personale di pianta organica richiama le comunicazioni fatte nelle riunioni parziali dell'agosto 1912, dalle quali rilevasi che il personale navigante ha titolo alla stabilità, e come tale avrà il trattamento di buonuscita previsto dal disegno di legge.

Per quanto riguarda gli assimilati, che sono da considerarsi come avventizi in servizio continuativo che per mancanza di qualche requisito non hanno potuto essere sistemati in pianta organica, nota che essi sono equiparabili agli avventizi del personale ferroviario trovantisi in identiche condizioni e non possono quindi avere nei riguardi dell'indennità di buonuscita, un trattamento diverso.

---

di età, se provviste di assegno annuo temporaneo sul fondo pensioni, dietro presentazione di certificato di stato libero, moralità e buona condotta;

c) ai figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali, orfani di madre alla morte dell'agente (in attività di servizio od esonerato), quando abbiano compiuto il 21° anno di età, se provvisti di assegno temporaneo, od il 18°, in caso contrario, e sempre che la loro inabilità sia constatata da una Commissione medica inappellabile composta di sanitari dell'Amministrazione ferroviaria;

d) ad un limitato numero da determinarsi annualmente, nei limiti della disponibilità, dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato, di figlie nubili e di figli inabili al lavoro, trovantisi nelle condizioni di cui ai punti *b*) e *c*), rimasti orfani di madre dopo la morte del padre.

Non hanno diritto all'assegno di cui al punto 3° le madri e gli orfani degli agenti dimissionari o destituiti,

Bozzoli (Categoria 26ª). Chiede che fra i parenti cui è devoluta l'indennità di buonuscita (punto 1°) siano compresi gli ascendenti ed i figli naturali dell'agente celibe, e che comunque l'agente abbia facoltà di disporre per testamento dell'indennità a favore di un qualunque parente.

Presidente. La domanda è assorbita dalla proposta del Rappresentante *Russo*.

Si passa all'art. 2 (1).

Russo (Categoria 29ª). Propone, a modificazione della domanda fatta dal Rappresentante *Schiavon*, che la parte fissa della indennità di buonuscita (L. 200) sia portata a due mesi di stipendio o paga, con un massimo di L. 500 o 600.

---

(1) Art. 2.

L'indennità di buonuscita sarà di lire 200 più tanti centesimi dell'ultimo stipendio mensile o paga ragguagliata a mese, (escluso il soprassoldo di cui all'articolo 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310), quanti sono i mesi di servizio utile prestato con un massimo di lire 5000. È servizio utile quello prestato in qualità di agente in prova, provvisorio, stabile, a tempo indeterminato, di ruolo, di pianta organica, eccettuato quindi il servizio da avventizio o straordinario e le interruzioni di servizio.

I sussidi agli orfani saranno:

di	lire	310	oppure	di	lire	240	all'anno	per	1	orfano
»	»	403	»	»	»	312	»	»	2	orfani
»	»	465	»	»	»	360	»	»	3	»
»	»	527	»	»	»	408	»	»	4	»
»	»	589	»	»	»	456	»	»	5	»
»	»	651	»	»	»	504	»	»	6	»
»	»	713	»	»	»	552	»	»	7	» o più

a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi 11 gradi od a quello dei rimanenti gradi e se gli orfani sono provvisti di un assegno sul fondo pensioni.

Tali sussidi saranni aumentati di lire 55 o di lire 45 per gli orfani non provvisti di assegno sul fondo pensioni.

Un limitato numero di orfani, da determinarsi annualmente dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nei limiti della

Schiavon (Categoria 1ª). Aderisce alla proposta. Chiede poi che, agli effetti dell'indennità di buonuscita, per gli agenti provenienti dal Ruolo transitorio del personale del R. Ispettorato Generale delle SS. FF., sia computato il servizio prestato nella condizione di straordinari fino al 1° gennaio 1904.

Presidente. Farà presente al Ministro tale desiderio, ma ritiene che non sia facile assecondarlo, giacchè si dovrebbe estendere tale trattamento anche a tutto quel personale di provenienza non governativa che ebbe un periodo di avventiziato e sarebbe anche di difficile determinazione.

Nota poi a proposito delle domande fatte, che l'Istituto erigendo, avendo una vita economica a sè, deve avere, ad ogni onere che viene ad aggiungersi, un corrispettivo di entrata dall'altra parte.

Non è stato facile trovare, nello studio tecnico, l'equilibrio fra entrate e spese dell'Istituto, per modo che ogni proposta di modificazione alle disposizioni del progetto può richiedere, per la valutazione dei nuovi oneri, statistiche assai lunghe che potrebbero anche cagionare un ritardo nell'approvazione del disegno di legge.

Tacconi (Categoria 37ª). Chiede perchè si è creduto opportuno di stabilire due categorie di sussidi agli orfani a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi 11 gradi od a quello dei rimanenti gradi.

---

disponibilità, potranno, anzichè sussidiati ,essere ricoverati in istituti di educazione e di istruzione a cura dell'Opera.

Gli assegni alimentari alle madri vedove a carico, alle figlie orfane anche di madre, ai figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali saranno:

di	lire	360	oppure	di	lire	300	all'anno	per	1	persona
»	»	468	»	»	»	390	»	»	2	persone
»	»	540	»	»	»	450	»	»	3	»
»	»	612	»	»	»	510	»	»	4	» e più

a seconda che l'agente apparteneva al personale dei primi 11 gradi od a quello dei rimanenti gradi.

Presidente. Per gli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908 si è seguita la giusta massima, già stabilita per gli Istituti congeneri esistenti all'estero, di avviare gli orfani alla professione stessa o ad altra consimile, che esercitava il padre.

In base a tale concetto si è ritenuto che allo stesso modo che v'è differenza di trattenuta e di trattamento durante il servizio dell'agente, gli orfani lasciati abbiano ad avere un trattamento, se non graduale per ogni posizione, almeno diviso in due categorie.

Tacconi (Categoria 37ª). Avrebbe preferito una sola categoria, sia pure con trattamento intermedio alle due categorie proposte; ad ogni modo non insiste.

Schiavon (Categoria 1ª). Chiede che per tener conto della speciale situazione dolorosa in cui vengono a trovarsi gli orfani che fino a che viveva il padre erano abituati ad una certa agiatezza, sia istituita una terza categoria per i funzionari dei primi sei gradi, con trattamento s'intende migliore di quello delle altre due categorie..

Presidente. Il desiderio sarà fatto presente.

Nota, ad ogni modo, che l'Amministrazione dell'Istituto, che deve anche avere la missione di sostituirsi al padre, potrà, con tutte quelle direttive che avrebbe un buon padre di famiglia, avviare a studi più elevati quegli orfani di agenti anche delle ultime categorie che dimostrassero e dessero affidamento di riuscir bene.

Russo (Categoria 29ª). Desiderava appunto fare questa raccomandazione.

Dore (Categoria 2ª). Chiede che in sede di Regolamento sia ben definita e precisata la condizione dell'« a carico ».

Presidente. Sarà tenuta presente.

Si passa all'art. 3 (1).

---

(1) Art. 3.

Agli agenti stabili destituiti ed a quelli in prova esonerati o licenziati, nonchè alle famiglie degli agenti in prova morti in attività di servizio, sono restituite le scomme senza interessi, trattenute per la inscrizione degli agenti all'Opera di previdenza.

Schiavon (Categoria 1ª). Sembrandogli non sia il caso di restituire il versato agli agenti destituiti, chiede che questi siano esclusi dall'art. 3.

Tacconi (Categoria 37ª) e **Gagliardi** (Categoria 3ª). Chiedono invece che le somme versate dai destituiti siano restituite alle loro famiglie.

Russo (Categoria 29ª). Desidererebbe che fossero specificati i casi di destituzione in cui le somme versate dovrebbero essere assegnate alle famiglie.

Presidente Ritiene che ciò darebbe luogo a troppe complicazioni; sarà il caso di far presente al Ministro il desiderio puro e semplice che si segua, per il caso di agenti destituiti, lo stesso sistema adottato per la liquidazione degli assegni di pensione.

Si passa all'art. 4 (1).

Presidente. Dà schiarimenti al rappresentante *Tacconi* (37ª categoria), che li ha chiesti, nel senso che nei riguardi dell'art. 4 l'opera funzionerebbe come Istituto di assicurazione.

Si passa all'art. 5 (2).

Russo (Categoria 29ª). Rendendosi interprete del desiderio di tutti gli agenti, fa caldissima preghiera perchè sia ridotto il contributo del personale dall'1 al 0.50 per cento ed elevato quello dell'Amministrazione dal 5 al 6 per mille dei prodotti, salvo ridurlo

---

(1) Art. 4.

L'Opera, nei limiti delle somme annualmente disponibili, faciliterà gli agenti che volessero integrare l'assegno alimentare fornito dall'Opera, non oltre però a lire 2000 in cifra complessiva per agente, assumendo a suo carico il pagamento di tale assegno supplementare vitalizio e sottoponendo l'agente ad una ritenuta pari a due terzi della somma che sarebbe richiesta dall'Istituto di assicurazione di Stato.

(2) Art. 5.

All'Opera sono devolute le seguenti entrate:

a) contributo dell'Amministrazione in ragione del 5 per mille dei prodotti del traffico compensato da un eguale aumento sulle tariffe in vigore;

man mano che aumentano i prodotti, e riducendo, ove occorresse, la disponibilità, che, com'è detto nella relazione al progetto, in 5 anni raggiungerebbe la somma di 5 milioni.

Presidente. Prende nota del desiderio che sarà segnalato al Ministro.

Fa notare però che le somme accantonate che si vorrebbero ridurre all'occorrenza, non sono disponibilità, ma quelle che in ogni istituzione di previdenza si chiamano *riserve* e che sono necessarie per assicurare agli aventi diritto i benefici ammessi dall'Istituto.

Gagliardi (3ª categoria). Si associa alla proposta *Russo* e chiede che l'opera sia autorizzata ad accettare lasciti e donazioni da terzi, premi ai quali rinuncino gli agenti per rinvenimenti di oggetti di valore, e che siano ad esso devolute le ultime competenze degli agenti defunti non reclamate dagli aventi diritto.

Presidente. Ritiene che i lasciti e le donazioni non sarebbero esclusi, ad ogni modo anche questi desideri saranno fatti presenti.

Schiavon (Categoria 1ª). Osserva che la portata finanziaria delle proposte di aggiunte e modificazioni al progetto è certamente di non lieve importanza, ed è quindi doveroso pensare ad aumentare i proventi. Propone perciò che, analogamente a quanto si accennava nel progetto di legge del novembre 1910, sia consentito all'Istituto di assumere l'esercizio di industrie accessorie al servizio ferroviario, attualmente date in appalto ad estranei, quali sarebbero la lavorazione dei merletti delle vetture, il noleggio dei cuscini, la vendita di libri e giornali, ecc.

---

b) contributo del personale in ragione dell'1 per cento sullo stipendio o paga (escluso il soprassoldo di cui all'articolo 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310);

c) l'importo delle multe al personale per mancanze disciplinari;

d) metà dell'importo della tassa di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100.

L'aumento delle tariffe in vigore nei servizi viaggiatori e bagagli interni e cumulativi e per i servizi merci interni è autorizzato dal 1° luglio 1913; l'aumento delle tariffe nei servizi merci cumulativi è autorizzato dalla data di attuazione della revisione delle tariffe di cui allo articolo 38 della legge 7 luglio 107, n. 429.

Presidente. Nota come il piano finanziario del progetto 1910 fosse ben diverso dall'attuale, tanto che nessun contributo vero e proprio era previsto a carico dell'Amministrazione. Tuttavia prende nota dei desideri espressi dall'ing. *Schiavon* tanto più che l'accoglimento di essi darebbe anche modo all'Istituto di collocare convenientemente un certo numero di orfani.

Tacconi (Categoria 37ª). Chiede che l'Amministrazione versi effettivamente all'Istituto in ragione del 6 per mille dei prodotti, pur mantenendo l'aumento delle tariffe al 5 per mille, per tener conto del maggior gettito derivante dagli arrotondamenti nell'applicazione dell'aumento stesso: si potrebbe così più facilmente accontentare il personale nella diminuzione del suo contributo.

Visto poi che v'è una domanda per istituire una terza categoria di sussidi per gli orfani dei funzionari dei primi 6 gradi, chiede che si facciano tre categorie di contributo del personale in ragione rispettivamente dell'1%, 0.75% e 0.50%, notando che la diminuzione delle entrate derivante dall'abbassamento del contributo del personale (che in media sarebbe del 0.75%) sarebbe largamente compensato dall'elevamento del contributo dell'Amministrazione al 6 per mille dei prodotti.

Schiavon (Categoria 1ª). Esprime il parere che il beneficio finanziario derivante dalla proposta *Tacconi* sarebbe esiguo, mentre la distinzione apparirebbe un po' odiosa.

Presidente. Fa notare che nel dividere il personale in due gruppi non si è voluto che un gruppo avesse benefici dall'altro, ma che ciascuno attingesse alle proprie rendite: così il contributo dell'Amministrazione dev'essere ripartito proporzionalmente a ciò che ciascuno versa.

Qualora si ammettesse il principio proposto della divisione in tre categorie, si dovrebbero rinnovare gli studi eseguiti per la divisione in due categorie, per vedere quali sono i contributi di ciascuna, quali gli oneri che lascia (orfani, persone a carico) e stabilire il sussidio e l'assegno tipo in ragione di tali risultanze; in modo insomma che ciascuna categoria avesse entrate proporzionali agli oneri relativi.

Tacconi (Categoria 37ª). Afferma che la categoria dei primi 6 gradi verrebbe a percepire un assegno proporzionalmente supe-

riore per il contributo da parte dell'Istituto sul patrimonio generale.

Presidente. Nota che il contributo dell'Amministrazione è proporzionale a quello del personale e quindi non restano che le entrate di cui ai punti *c*) e *d*) che non hanno un'importanza rilevante.

In definitiva, se fossero stabilite ritenute diverse per i varî gruppi, si finirebbe per portare a beneficio di una categoria ciò che è dato da altre; cosa che non appare opportuna.

Tacconi (*categoria* 37ª). Chiede che si prenda nota intanto della proposta di riduzione del contributo del personale al 0.50 %.

Presidente. Conferma che segnalerà tale desiderio al Ministro.

Si passa all'art. 6 (1).

Presidente. Richiama la proposta fatta nella seduta precedente dal Rappresentante *Spinella* (42ª categoria), oggi non intervenuto, e la risposta datagli.

Si passa all'art. 7 (2).

Tacconi (categoria 37ª). Prega perchè sia comunicato alla Rappresentanza del personale lo schema del regolamento di cui è cenno nell'art. 7.

Presidente. Il regolamento dovrà essere proposto dalla Amministrazione ferroviaria: questa prende conoscenza dei desideri del personale, ed i Sigg. Rappresentanti possono aggiungerne altri a quelli già presentati.

---

(1) Art. 6.

L'Opera assorbirà il residuo fondo della sottoscrizione per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto del 28 dicembre 1908, assumendo a suo carico il relativo trattamento.

(2) Art. 7.

Le spese d'amministrazione dell'Opera sono a carico dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Uno speciale regolamento, approvato con decreto ministeriale su proposta dell'Amministrazione ferroviaria, determinerà ogni particolare di funzionamento dell'Opera.

Tacconi (categoria 37ª). Ritiene difficile esprimere ora tutti i desideri in materia e prega perchè siano comunicate preventivamente alla Rappresentanza le norme che dovranno formare il regolamento affinchè in una eventuale nuova seduta possa manifestare i proprî desideri.

Presidente. Quando saranno stati fissati i punti principali cui deve provvedere il regolamento si sentirà la Rappresentanza del personale, dopo di che si compilerà il regolamento stesso.

Si passa all'art. 8 (1).

Gagliardi (categoria 3ª). Ritiene che sarebbe opportuno chiarire l'articolo nel senso che i provvedimenti necessari per colmare le eventuali deficienze sull'ammontare delle disponibilità dell'Opera, non siano a carico del personale ferroviario.

Presidente. Terrà presente la domanda per l'eventualità che ritenesse opportuno di chiarire l'articolo.

Si passa agli articoli 9, 13 e 14 (2).

Presidente. Ad analoga richiesta del rappresentante *Gagliardi* (3ª categoria) assicura che gli arretrati da versarsi dal personale per il contributo saranno trattenuti in piccole rate.

---

(1) Art. 8.

Ogni cinque anni l'amministrazione dell'Opera provvederà alla formazione di un bilancio tecnico e nel caso che si riscontrino deficienze nell'ammontare delle disponibilità attuali dell'Opera che non si possano colmare colla riduzione delle erogazioni non obbligatorie, saranno approvati per legge i provvedimenti necessari per colmare le deficienze stesse.

(2) Art. 9.

Alla gestione delle entrate e delle spese relative all'Opera corrispondono appositi capitoli del bilancio ferroviario.

I residui attivi sono versati alla Cassa dei depositi e prestiti ed investiti in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, i quali saranno esenti

Gagliardi (categoria 3ª). Chiede che l'indennità di buonuscita sia esente da imposta di R. M., oppure che questa sia posta a carico dell'esercizio come si pratica per altre competenze accessorie e sia pure insequestrabile.

Presidente. La questione della imposta di R. M. merita di essere chiarita e sarà esaminata. In ogni modo farà presente il desiderio; per quanto riguarda l'insequestrabilità essa è già garantita dalla legge.

Dore (categoria 2ª). Prega perchè sia precisato che anche agli agenti esonerati con decorrenza 1° luglio 1912 sarà corrisposta la indennità di buonuscita.

Russo (categoria 29ª). Raccomanda che le ritenute al personale si pratichino a decorrere dal 1° gennaio 1913.

Presidente. Farà presente tali desideri al Ministro.

Gagliardi (categoria 3ª). Desidera che l'indennità di buonuscita sia pagata con le ultime competenze.

Presidente. Sarà tenuto presente il desiderio in sede di Regolamento.

Bozzoli (categoria 26ª). Chiede la retroattività dei sussidi e degli assegni alimentari al 1° luglio 1905, come si sarebbe lasciato sperare con la dicitura dell'articolo 6 della legge 310-1911.

---

dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'articolo 6 della legge 8 luglio 1897, n. 252.

Art. 13.

Le disposizioni della presente legge vanno in vigore dal 1° luglio 1912, fatta eccezione per il contributo dell'Amministrazione contemplato nell'art. 5, lettera *a*, che sarà corrisposto dal 1° luglio 1913, e per l'aumento delle tariffe che avrà luogo a termini dell'ultimo comma dello stesso articolo, e salvo quanto è stabilito dagli articoli 10 e 11.

Art. 14.

Le disposizioni della presente legge saranno comprese nel testo unico da pubblicarsi a norma dell'art. 16 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Presidente Ritiene che l'articolo 6 della legge 310 del 13 aprile 1911 non possa essere interpretato nel modo indicato dal Rappresentante *Bozzoli*. Comunque segnalerà tale richiesta al Ministro che però ebbe già a fare in proposito delle comunicazioni alla Camera in seguito ad interrogazioni.

Si passa agli articoli 10 e 12 (1).

---

(1) Art. 10.

Una parte dei residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relativa al servizio delle pensioni e dei sussidi, i quali a termini dell'articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418, sono versati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alla Cassa dei depositi e prestiti, potrà essere investita in mutui al personale della detta Amministrazione.

Tali mutui, che nel triennio a cominciare dal 1° luglio 1913 non dovranno eccedere complessivamente la somma di 40 milioni, saranno fatti, in base a disposizioni del ministro del tesoro, dalla Cassa dei depositi e prestiti per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro cessione del quinto dello stipendio o della paga giornaliera colla garanzia dei fondi istituti con le leggi 30 giugno 1908, n. 335, 25 giugno 1909, n. 372 e 13 luglio 1910, n. 444.

Gli interessi derivanti da detti mutui, sotto deduzione delle spese di amministrazione dovute alla Cassa dei depositi e prestiti, saranno accreditati al fondo delle pensioni e dei sussidi di cui alla legge 9 luglio 1908, n. 418.

Con regolamento, da approvarsi per decreto reale su proposta dei ministri dei lavori publici e del tesoro, saranno determinate le norme da seguirsi per la somministrazione dei fondi da parte della Cassa dei depositi e prestiti su richiesta dell'Amministrazione ferroviaria, e per l'applicazione del presente articolo in relazione alle disposizioni delle leggi succitate.

Art. 12.

La somma da destinarsi a mutui contro cessione del quinto dello stipendio o della paga, di cui al precedente articolo 10, e quella da investirsi a termini dell'articolo 11 nella costruzione e nell'acquisto di case economiche per il personale delle ferrovie dello Stato, non potranno annualmente superare nel triennio 1° luglio 1913-30 giugno 1916 l'importo corrispondente ai residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi.

Presidente. Dà alcuni schiarimenti ai rappresentanti *Tacconi* (categoria 37ª), *Russo* (categoria 29ª), *Schiavon* (categoria 1ª), *Dore* (categoria 2ª) intorno all'entità del fondo a disposizione per i mutui e per le case dei ferrovieri, agli interessi sulle cessioni, all'amministrazione di tale fondo ed al Regolamento di applicazione.

Ritiene che sia il caso di tener presenti i desiderati pervenuti in apposite memorie dai Rappresentanti non intervenuti, per vedere quali di essi siano da portare a conoscenza del Ministro per eventuali emendamenti.

Nella *Memoria* dell'ing. *Pietri* (già rappresentante la 1ª categoria) si chiede che l'interesse sia fissato in misura più mite di quella richiesta dagli attuali Istituti cessionari, e che una parte di esso sia devoluta alla nuova Opera di previdenza ed altra alla Amministrazione ferroviaria a rimborso delle spese derivantile dalla gestione del fondo cessioni.

Nella *Memoria* presentata dal Rappresentante *Stiatti* (categoria 31ª) a nome anche dei Rappresentanti di altre 18 categorie, si esprime il desiderio che il tasso dell'interesse sia fissato al 4.75%, di cui 4.25 al fondo pensioni, 0.25 all'Amministrazione ferroviaria e 0.25 al fondo di garanzia, salvo ridurlo al 4.50% quando tale fondo sia riconosciuto esuberante. Si chiede pure che il contributo proporzionale all'ammontare delle cessioni, che per gli agenti a paga è del 2.50 %, sia ridotto al 2 % come per gli agenti a stipendio, e che per questi ultimi sia ammesso il pagamento del contributo 2 % in cinque rate mensili come è stabilito per gli agenti a paga.

Presidente. Crede conveniente che il tasso dell'interesse sia stabilito dal regolamento affinchè il Ministro del Tesoro possa, senza troppe difficoltà, proporzionarlo alle esigenze che si manifesteranno.

Amoroso. (Capo Servizio Ragioneria). Nota che nel disegno di legge è detto che gli interessi debbono essere versati tutti al fondo pensioni, detratte le spese della Cassa Depositi. Per devolverne una parte al fondo di garanzia occorrerebbe un emendamento.

Quanto alla riduzione del contributo proporzionale all'ammontare delle cessioni, per gli agenti a paga ritiene che la domanda possa aver fondamento per il fatto che il personale ferro-

viario a paga ha stabilità d'impiego, continuità di lavoro, retribuzione fissa e carriera determinata. Però essendo troppo breve il periodo di funzionamento dei fondi di garanzia per fare un bilancio tecnico, ritiene prudente che non siano diminuite le entrate dei fondi stessi.

Si potrebbe quindi proporre di devolvere una parte degli interessi al fondo di garanzia degli agenti a paga, per poter arrivare a ridurre il contributo proporzionale all'ammontare delle cessioni degli agenti stessi, dal 2.50 % al 2 %.

Presidente. Si farà presente quanto sopra al Ministro.

Nella Memoria del Rappresentante della 31ª categoria si chiede che la facoltà di contrarre cessioni sia data a tutti indistintamente gli agenti a stipendio od a paga giornaliera che siano in pianta stabile. Attualmente gli agenti a paga giornaliera non possono contrarre cessione se non hanno prestato servizio ininterrotto alla dipendenza dello Stato per un periodo di almeno 4 anni.

Amoroso. (Capo del Servizio Ragioneria). Osserva che il regolamento ammette già che nei quattro anni sia computato anche il periodo di servizio prestato nella condizione di avventizio continuativo, per modo che quando gli agenti a paga sono nominati stabili, hanno quasi sempre compiuti i 4 anni di servizio.

Presidente. Ciò potrà essere ben precisato nel regolamento.

Bozzoli. (categoria 26ª). Nota che durante il periodo di prova, anche dopo un solo anno di servizio, gli agenti hanno il diritto di contrarre cessione, e vi sono stati dei casi in cui degli agenti hanno date le dimissioni pochi mesi dopo aver compiuta l'operazione con grave danno del fondo di garanzia. Ritiene perciò che il diritto di contrarre cessione debba essere dato solo agli agenti stabili, che più difficilmente lasciano l'Amministrazione.

Chiede inoltre che una volta che il servizio delle cessioni sia fatto dall'Amministrazione, questa possa trattenere — nei casi sopraccennati — l'ammontare delle ultime competenze dell'agente dimissionario.

Presidente. I mutui potranno essere fatti tanto dall'Amministrazione ferroviaria quanto dagli Istituti ammessi dalla legge, e quindi nulla potrà essere mutato rispetto a quello che, in questo particolare, si fa attualmente.

Nella Memoria del Rappresentante della 31ª categoria si chiede poi che a base del quinto cedibile sia preso l'ammontare netto mensile dello stipendio e della paga, più gli eventuali assegni fissi che ne facciano parte integrante, goduti dall'agente all'atto della cessione.

Lo stesso desiderato si trova in una memoria presentata dal sig. *Flunci*, Rappresentante della categoria 21ª.

Inoltre nella Memoria del Rappresentante della 31ª categoria si chiede:

a) - che gli agenti cui manchino meno di 5 anni per conseguire il collocamento a riposo, o che pur avendo raggiunti i limiti di età per il conseguimento stesso, siano mantenuti in servizio, abbiano facoltà di cedere 4/5 dell'importo normalmente cedibile;

b) - che sia consentito il rinnovo della cessione prima che sia estinta l'obbligazione precedente, assorbendo questa nella nuova e facendo però pagare il contributo proporzionale soltanto sulla differenza fra la nuova cessione e quella assorbita. Quest'ultimo desiderio figura anche nella memoria del sig. ing. Pietri.

Presidente. Tutte queste domande potranno essere tenute presenti in sede di regolamento.

Altra richiesta contenuta nella citata Memoria del Rappresentante della 31ª categoria è che la somma complessivamente trattenuta sugli stipendi o paghe pel fondo di garanzia sia restituita a tutti indistintamente gli agenti all'atto della cessazione dal servizio con la liquidazione delle ultime competenze, abbiano essi o no contratto cessione durante il servizio stesso, e senza che occorra la presentazione della domanda, come vuole la legge.

Lo stesso desiderio — per quanto riguarda l'obbligo della domanda — è espresso nella memoria dell'ing. Pietri; questi però chiede che la restituzione delle somme trattenute per il fondo di garanzia sia fatta con gli interessi composti, tanto a coloro che mai contrassero cessione, quanto a quelli che ebbero tale vincolo, limitatamente, per questi ultimi, ai periodi in cui ebbero lo stipendio o paga liberi.

Amoroso (Capo del Servizio Ragioneria). Il piano finanziario delle cessioni è basato sul fondo di garanzia, e non si riterrebbe opportuno di proporre variazioni a tale fondo se non in base a

fondate previsioni e ipotesi statistiche e finanziarie che per ora mancano.

Tacconi (categoria 37ª). Chiede che le ritenute siano rimborsate almeno agli agenti che, pur avendo contratto la cessione, hanno poi pagato la somma mutuata e vengono quindi a trovarsi nelle condizioni di coloro che non hanno contratto la cessione.

Amoroso (Capo del Servizio Ragioneria). Conferma che è opportuno avere un po' più di esperienza prima di proporre una qualunque diminuzione di cespiti al fondo di garanzia.

Presidente. Ritiene che tutto ciò che verrebbe a diminuire le garanzie date dalle vigenti leggi ai capitali dati a mutuo potrebbe creare delle difficoltà alla concessione dei capitali del fondo pensioni da parte del Ministero del Tesoro.

Aggiunge che l'accoglimento delle domande delle memorie *Pietri* e del Rappresentante *Tacconi* porterebbe notevolissime complicazioni contabili.

Per quanto riguarda la restituzione delle somme trattenute mensilmente per il fondo di garanzia, senza che sia necessario presentare la domanda, date le speciali condizioni in cui si trova molta parte del personale ferroviario che vive isolato nelle campagne e può non conoscere certe disposizioni, saranno fatte raccomandazioni perchè sia proposta una modificazione alla norma vigente, nel senso che la restituzione, nei casi in cui attualmente è possibile, avvenga d'ufficio.

Bozzoli (categoria 26ª). Chiede sia stabilito che, una volta che il fondo di garanzia abbia raggiunto una somma superiore ai bisogni, il di più venga devoluto a qualche istituzione o sia diminuito il tasso dell'interesse.

Presidente. Si potrebbe proporre che, raggiunto un certo limite, l'eccedenza sia versata a favore dell'Opera di previdenza per gli orfani.

Nella *Memoria* del Rappresentante della 31ª categoria chiedesi pure che le cessioni possano essere fatte esclusivamente dalla Amministrazione Ferroviaria.

Presidente. La richiesta non appare accettabile dal momento che sarà limitata — e non potrebbe essere altrimenti, per ragioni di garanzia del fondo della Cassa Pensioni — la somma da impiegarsi in mutui al personale.

Viene poi domandato — sempre nella Memoria della 31ª categoria — che sia data facoltà agli agenti che hanno contratto cessioni a sensi delle vigenti leggi di chiederne il riscatto ed il conseguente rinnovo da parte del nuovo fondo cessioni, il quale verserà agli Istituti cessionari il residuo importo della cessione depurato degli interessi non maturati alla data del riscatto.

Presidente. Riterrebbe eccessivo ammettere che il personale ferroviario abbia diritto di restituire da un momento all'altro tutte le somme che ha avuto a mutuo, anche se ha contratto la cessione da pochissimo tempo. Ritiene invece equo che un agente che, stretto dal bisogno, è obbligato a contrarre un nuovo debito prima che abbia estinto il precedente, possa ottenere, quando sia già stata pagata la metà dell'importo totale del debito stesso, che in quell'occasione, e per suo conto, il fondo cessioni estingua la precedente obbligazione mediante restituzione della somma ancora dovuta al mutuatario e la corresponsione degli interessi fino al giorno della restituzione. Raccomanderà quindi un emendamento in tal senso.

Nella Memoria del Rappresentante della 31ª categoria sono finalmente espressi i seguenti tre desiderati:

1° che i casi in cui può essere negato il prestito siano fissati in modo tassativo e limitati alla mancanza del certificato di sana costituzione fisica, mancato adempimento degli obblighi di leva e aspettativa.

Presidente. Trattasi di materia di regolamento.

2° L'esenzione totale dalla registrazione e dalle relative tasse per le operazioni di cessioni.

Presidente. Non si ritiene del caso di far pratiche in tal senso, chè si creerebbe una condizione tutt'affatto privilegiata.

3° Che la rimunerazione dovuta ai Sanitari dell'Amministrazione per il rilascio del certificato di sana costituzione fisica sia ridotta per tutti gli agenti a L. 1.00.

Presidente. È questione di Regolamento: nota però subito che non ritiene sia il caso di proporre simile riduzione, non sembrando giusto privare quasi totalmente i Sanitari dell'Amministrazione di emolumenti che sono stati previsti in loro favore dal Regolamento per l'applicazione della legge sulle cessioni.

Si passa all'art. 11 (1).

Russo (categoria 29ª). Afferma che a Napoli vi sono molte case in vendita a condizioni ottime; e chiede che l'Amministrazione veda se è possibile acquistarle; esse sarebbero adatte per il ceto medio dei ferrovieri.

Presidente. Avverte che, data la penuria di alloggi che si verifica in diverse località, si è evitato di procedere a simili acquisti, giacchè acquistando case già costruite si provvede solo per i ferrovieri ma non si diminuisce la penuria di abitazioni sulla piazza.

Sarà tenuta presente la raccomandazione del Rappresentante *Russo*, e se sarà possibile acquistare tali stabili ad un prezzo inferiore a quello occorrente per costruire nuove case, l'Amministrazione si varrà della facoltà della legge essendo suo interesse di fare alloggiare il personale al minor costo.

Gagliardi (categoria 3ª). Chiede se sia possibile sopprimere, o quanto meno elevare il limite massimo dello stipendio di L. 3600, stabilito come condizione per poter alloggiare nelle case dei ferrovieri.

Presidente. Dichiara che, essendo la questione dell'alloggio uno dei problemi più interessanti per il personale, l'Amministrazione se ne preoccupa e vedrà se vi sia il modo di risolvere la questione per le categorie che per le vigenti disposizioni non possono beneficiare delle case dei ferrovieri.

---

(1) Art. 11.

In aggiunta al fondo di 30 milioni autorizzato dalla legge 14 luglio 1907, n. 553, per la costruzione e l'acquisto di case economiche per il personale delle ferrovie dello Stato, è data facoltà di impiegare nel triennio 1º luglio 1913-30 giugno 1916 una somma annua non superiore a quella che dopo la concessione dei mutui di cui al precedente articolo 10 rimarrà disponibile sui residui attivi della gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi.

Ad uguale scopo e con prelevamento dalla indicata disponibilità potrà essere impiegata nel quinquennio successivo una somma che unita a quella del triennio 1913-1916 non ecceda l'importo di 50 milioni.

Russo (categoria 29ª). Chiede quando potrà essere discussa la questione del miglioramento delle pensioni.

Presidente. Si riporta alle dichiarazioni fatte nella seduta del giorno precedente. Aggiunge che appena avrà comunicazioni da fare non mancherà di provvedere con la massima sollecitudine.

Russo (categoria 29ª). Riferisce che, a quanto sembra, i Rappresentanti che si sono allontanati dalla riunione, vorrebbero infirmare la legalità delle sedute e si sarebbero all'uopo rivolti a qualche Deputato.

Presidente. Ricorda che nella seduta plenaria del 6 agosto 1912 qualche Rappresentante parlò del funzionamento della Rappresentanza, ritenendo erroneamente che essa fosse un corpo che dovesse prendere delle deliberazioni. Nota al riguardo che la Rappresentanza è stata istituita, come è indicato nella legge, affinchè il personale abbia modo di far conoscere alla Direzione Generale i propri desiderati relativi ad interessi collettivi, materiali e professionali.

La legge non dice che le riunioni debbono essere presenziate da tutti o da una certa parte della Rappresentanza, perchè in esse non si devono prendere delle deliberazioni, ma soltanto esaminare le richieste presentate.

Non è il caso quindi di parlare di illegalità. Nota che nella riunione sono state esaminate anche quelle proposte il cui proponente non è stato presente, giacchè, nell'interesse della massa del personale, poteva essere utile che qualcuna di esse fosse senz'indugio segnalata al Ministro.

È stato fatto quindi in questa riunione un lavoro utile, nell'interesse di tutto il personale, interesse che deve essere prevalentemente tenuto di mira nel funzionamento della Rappresentanza.

E che gli interessi della massa del personale siano sempre stati bene tenuti presenti lo dimostra il fatto che, mentre in un articolo apparso sui giornali si afferma che nelle conferenze parziali si sono fatte proporzionalmente concessioni maggiori al personale meno bisognoso, si può invece affermare che pur essendo stati concessi i miglioramenti uno dopo l'altro ad un certo intervallo di tempo, è stato possibile mantenere un giusto equilibrio

facendone risentire i benefici che si potevano apportare a coloro che ne avevano maggiormente bisogno (1).

Bozzoli. (categoria 26ª). Chiede che della compilazione del Regolamento per l'applicazione della legge sia incaricata una Commissione composta di 5 membri, due dei quali eletti dai Rappresentanti nel loro seno e tre, compreso il Presidente, dell'Amministrazione ferroviaria.

Presidente. Crede di aver già accennato che proporre lo schema del Regolamento è compito dell'Amministrazione. Però si darà comunicazione ai Rappresentanti dei concetti fondamentali in base ai quali il Regolamento sarà proposto e quindi delle disposizioni accennate dai Rappresentanti in diverse riprese, che si poterono accogliere: in tale occasione i Rappresentanti potranno esprimere altri desiderati al riguardo.

Termina la seduta alle ore 12.50.

---

(1) Da apposito spoglio fatto dopo la conferenza risulta che la spesa per i miglioramenti è così ripartita:

L.	2.650.910	al personale dei gradi inferiori, (compresi gli aiutanti applicati delle Stazioni).
»	1.204.450	al personale dei gradi medi (fra cui macchinisti, sorveglianti, applicati di stazione).
»	292.000	al rimanente personale, compresivi i Capi stazione, Capi deposito, etc.

SENTENZE

Criteri sul carattere civile e commerciale del giudicato ai fini dei termini utili per l'appello - Opposizione in via riconvenzionale - Applicabilità della legge 15 gennaio 1885 pel risanamento di Napoli anche ad espropriì ferroviari di terreni, ove non figuri l'imponibile, ma l'estimo accertato in epoca remota - Sostitutivi nel caso di fondi non censiti.

Non dalla natura intrinseca della materia decisa, ma da quella, che concordemente parti e giudice vi attribuirono nello svolgimento del processo, si deve prender guida per la misura del termine di appellare.

Nell'opposizione in via riconvenzionale *non deve rimanersi nell'ambito dei punti della perizia impugnata dall'opponente principale, ed è invece consentito utilizzare tutti i motivi nella ricerca della giusta indennità.*

Sono applicabili i criteri dell'art. 13 *della Legge* 15 *gennaio* 1885 *per il risanamento di Napoli anche negli espropri ferroviari di terreni nei quali non vi sia l'imponibile ma solo un sistema catastale basato sul valore di stima, accertato anticamente, e non più rispondente a quello attuale. Solo nel caso di fondi non censiti non si potrà applicare la legge anzidetta provvedendosi però in guisa da non deformare il concetto radicale della legge.*

CORTE DI APP. BOLOGNA, 19 luglio 1909. — Ferrovie di Stato-FANTI Angelo.

FATTO.

Non è da accogliere l'eccezione riguardante la tardività dell'atto di appello.

Anche qui la Corte con recenti, molteplici giudicati ha ribadito il concetto che, non dalla natura intrinseca della materia decisa, ma da quella che concordemente parti e giudice vi attribuirono nello svolgimento del processo si deve prendere guida per la misura del termine di appellare.

Qui concorrono diversi indizî per far ragionevolmente presumere che le parti hanno voluto trattare la lite come appartenente alle materie civili; ad ogni modo il dubbio si dovrebbe risolvere a favore del termine maggiore.

Gli indizî si ricavano: dal mandato, in forma notarile che la Fanti ha conferito al suo procuratore proprio alla vigilia della udienza stabilita per la comparizione in giudizio, mentre avrebbe potuto dispensarsi da tale spesa se avesse ritenuta la commercialità della causa, valendosi della facoltà consentita appunto per il procedimento davanti i Tribunali di commercio dall'art. 395 del Codice di rito; dalla comparsa conclusionale dell'Amministrazione ferroviaria che si richiama alla giurisdizione civile; dalla intestazione della sentenza che indica la causa siccome civile.

Non ignora la Corte che a questa ultima circostanza la più accreditata dottrina assegna un valore limitato al caso opposto, ossia quando sia designata la natura commerciale della causa e la intestazione non sia smentita dallo stesso contenuto della sentenza, e parimenti la Corte si rende conto della equivocità dell'argomento che si volesse ritrarre dalla opposizione della clausola di provvisoria esecutorietà, non apparendo menomamente se la ragione di concederla sia stata ritratta dall'art. 409 o per avventura dal N. 9 dell'art. 363. Con tutto ciò rimane sempre vero che, mentre *nulla* depone a favore della trattazione col rito delle cause commerciali qualche ragionevole congettura milita nel senso di ritenere civile la lite, avuto riguardo all'atteggiamento dei li-

tiganti non contraddetto dal tenore della sentenza. Ma quando anche gli elementi raccolti non si ravvisassero sufficienti alla risoluzione del punto, siccome la materia contenziosa non è di quelle che *actu oculi* portino la impronta dell'indole civile o commerciale, così anzichè avviare una indagine sulla vera natura dell'azione proposta per farne irrazionalmente dipendere a *posteriori* la determinazione del termine utile ad appellare, si deve stare senza altro per il termine dei 60 giorni, non solo perchè appare conforme ad equità che in un caso dubbioso si accordi la guarentigia maggiore, ma perchè si ritiene conforme al diritto l'applicazione della norma ritraente carattere *di regola* dalla configurazione ordinariamente civile dei rapporti giuridici.

E passando alla terza eccezione, la Corte non può che riconoscere la saviezza dei principî adottati dai primi giudici col conforto di una ben conosciuta dottrina e di una autorevole giurisprudenza.

Non osa la Fanti sostenere che la opposizione alla perizia costituisca un diritto riservato alla sola parte espropriata, e non ha quindi mestieri il Collegio di avvertire tutta la irrazionalità ed iniquità di una interpretazione per la quale soltanto ad uno degli interessati fosse lasciato *os ad loquendum*, quasichè nella quetsione attinente la giustizia e la equità del giudizio peritale non avessero parità di interesse chi espropria e chi è espropriato. La Fanti si limita a sostenere che la opposizione spiegata dall'espropriante in via riconvenzionale deve:

a) essere proposta entro il termine di trenta giorni accordato all'opponente principale;

b) limitarsi a quell'ordine di motivi pei quali la opposizione principale è stata sollevata, cioè il più e il meno del valore del fondo e non trascorrere ad una questione puramente giuridica e del tutto nuova come quella dell'applicabilità della legge 15 gennaio 1885.

Ma non regge nè l'uno, nè l'altro di questi obbietti. Non il primo, imperocchè una volta dedotta in contestazione la perizia in tempo utile da chi credette assumere la iniziativa della opposizione, tutte le parti hanno per ciò solo ed immediatamente acquisito il diritto di esaminarla e di combatterla, per quanto lo svi-

luppo effettivo di quetse ragioni possa apparire in ritardo. Sarebbe strano che anche gli altri interessati a confutare l'esito della perizia fossero obbligati a farlo prima della scadenza dei trenta giorni; ciò nella maggior parte dei casi condurrebbe a confiscare ai convenuti in giudizio di opposizione il diritto di difendersi sul terreno in cui sono stati attaccati, col risultato che il giudice dovrebbe occuparsi della perizia solo per quel tanto che può far comodo a chi ha introdotto la opposizione. Inutile invocare i principî che governano certi particolari termini di decadenza, quando basta per irsolvere il punto controverso il più semplice richiamo a quella eguaglianza di diritti tra le parti contendenti, che costituisce il più saldo presidio dell'istituto giurisdizionale.

Non regge poi il secondo obbietto, perchè se la impugnazione della perizia in via riconvenzionale deve essere ammessa per rispetto alla pari condizione dei litiganti, non può seriamente limitarsi l'ambito di codesta impugnazione ai punti sollevati dall'opponente principale con una forzata quanto esagerata applicazione del precetto contenuto nel N. 3 dell'art. 100 del Codice di rito.

Impugnata la perizia, tutta la materia esaminata dal perito si trova messa in discussione e tutti i motivi possono essere utilizzati nella ricerca della giusta indennità, altrimenti, se le indagini dovessero avere per confine i soli argomenti posti dall'attore a fondamento della sua opposizione, si verrebbe a riconoscere una specie di intangibilità della perizia per la parte non attaccata e si farebbe violenza all'esercizio del diritto di difesa spettante al convenuto, laddove la sentenza giudiziaria soltanto può essere il suggello della definitività alla perizia e la indennità vuol essere stabilita dal magistrato con riguardo a tutte le ragioni in conflitto.

La Fanti nelle sue conclusioni ha chiesto (ed ecco il tema della eccezione ultima) che il perito dovesse in ogni caso valutare il danno e il deprezzamento derivato dall'esproprio al fondo residuo in conformità dell'art. 40 della legge 25 giugno 1865.

Ma con ciò ha chiesto cosa che il Tribunale le ha già accordata e che l'Amministrazione ferroviaria non ha mai pensato di toglierle.

Nel suo dispositivo la sentenza dice per l'appunto che il *perito* avrebbe dovuto tener conto dei danni e dei deprezzamenti che la espropriazione avesse direttamente cagionati alla rimanente proprietà dell'attrice. E su questo punto l'appello dell'Amministrazione delle ferrovie non è rivolto. L'Amministrazione si duole soltanto che il Tribunale abbia riconosciuta nei mtoivi della sentenza la facoltà del perito di *aggiornare* il catasto. Quindi l'egida del giudicato copre il dispositivo là dove riserva alla Fanti la indennità per il minor valore della parte di fondo non espropriata da liquidarsi a norma dell'art. 40 della legge fondamentale. Non solo, ma le Ferrovie neppure se avessero voluto insorgere contro questa parte del dispositivo, lo avrebbero potuto, giacchè non rappresenta che la letterale riproduzione delle conclusioni da esse stesse spiegate in primo grado: e non è concepibile un appello senza una soccombenza.

Cosicchè a questo punto, il tema litigioso viene a restringersi a quello che più sopra si disse la vera e fondamentale questione della causa: vedere se sussista la allegata impossibilità di applicazione della legge pel risanamento di Napoli, per decidere poi, in ipotesi affermativa, se debba essere mantenuto fermo il concetto dell'aggiornamento del catasto, come proclamò il Tribunale nei motivi della appellata sentenza.

Riconosce la Fanti che, sebbene la legge pel risanamento di Napoli riguardasse i soli fabbricati, tuttavia fu chiamata in applicazione per tutti gli espropri ferroviarii concernenti anche, e principalmente i beni rustici; ma sostiene che riportandosi la disposizione legislativa dove aveva esecuzione già la legge del 1886 sulla perequazione fondiaria, dove quindi il catasto era basato sulla rendita, non possa estendersi a quelle regioni nelle quali, come in territorio d'Imola, non vi sia l'imponibile pei terreni, ma solo un sistema catastale basato sul valore di stima e per di più di remotissima data, così da togliere ogni corrispondenza anche tra il valore capitale accertato e quello reale della giornata: che, pertanto, non potendo ricevere esecuzione le norme stabilite con la legge del 1885 e costituenti un *jus singulare*, debba farsi ritorno a quelle che in materia di espropriazioni per pubblica utilità costituiscono la regola fondamentale, ossia alla legge del 1865.

Che con la disposizione dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907 siasi voluto sancire il principio che l'ente espropriante, solo perchè appartenente allo Stato, potesse pagare all'espropriato un'indennità di favore, cioè non corrispondente al dovuto, non è certamente da ammettersi; ed è confortevole che l'argomento così pur rispettoso del canone della inviolabilità della proprietà privata, non sia stato ancora invocato in questa causa. Come il legislatore del 1885 cercò di comporre l'interesse degli espropriandi minacciati di inadeguati compensi sulla base del solo valore venale, data la sproporzione tra il valore intrinseco basso e quello redditizio altissimo stabili destinati allo sventramento di Napoli, — con gli interessi della città minacciata dai risultati di un arbitrio peritale sconfinato, così il legislatore del 1907, preoccupato del pericolo che lo svolgimento dei grandiosi lavori ferroviari progettati accendesse la cupidigia degli speculatori ed aggiotatori delle aree sì da determinare un esoso rialzo del valore di mercato per terreni dotati di poco o niun reddito, si studiò di trovare un'equa soluzione: e gli parve di averla già nelle norme poste cogli art. 12 e 13 della legge sul risanamento di Napoli. Ma nell'un caso e nell'altro, lungi qualsiasi intento di stabilire trattamenti privilegiati da una parte e spogliazioni dall'altra, fu pensiero legislativo quello soltanto di muovere alla ricerca del *giusto prezzo* con criteri ritenuti meglio rispondenti — che non fossero quelli della legge generale — alle particolari circostanze dei tempi e dei luoghi.

Di qui sorge che codesti criterii piuttostochè *eccezionali*, si dovrebbero dire *speciali* e da applicarsi siccome regola per tutti i lavori di esproprio ferroviario e *in tutti i casi*, giusta le dichiarazioni dello stesso ministero proponente.

E se ciò è esatto, appare subito vano il rilievo che, mentre a Napoli in quell'epoca si aveva già in corso un catasto fabbricati regolare e razionale, cui potersi ragionevolmente affidare, in altre regioni del Regno le condizioni catastali fossero diverse e peggiori.

Il legislatore non poteva certamente ignorare che in Italia vi era una quantità di catatsti di varia origine e di varia formazione con estimazione del reddito dei terreni, ora sopra un accertamento più o meno accurato del prodotto o del fitto, ora sopra prosecuzioni dedotte dal prezzo di vendita dei terreni o dal genere

della cultura applicata, o persino dalle dichiarazioni dei possessori con mancanza della misurazione geometrica del terreno, giacchè la legge di perequazione fondiaria venne pubblicata solo posteriormente nel 1° marzo 1886.

Per cui ogni lamento che sia fondato sopra differenti metodi di catasto o sopra imperfezioni di sistemi di accertamento o sopra la vetustà delle operazioni, se può commuovere la coscienza del legislatore, che credette trasportare l'impero di una legge fuori dei luoghi e delle condizioni avute di mira nel dettarla, non può autorizzare l'interprete a negarvi applicazione, quando è ben certo che per tutti gli espropri ferroviari si volle abbandonare la legge del 1865 come quella che permetteva pericolose ed artificiose ascensioni del valore venale delle aree espropriande.

Certo, se la legge speciale non potesse in un caso singolarissimo ricevere esecuzione, occorrerebbe far capo a sostitutivi, i quali, però si avvicinassero quanto più possibili ai dettami della legge medesima, e ne rispettassero ad ogni modo il concetto fondamentale; ma se ciò può accadere per esempio nel caso di terreni *non censiti* (dove appunto si disputa se debba farsi ritorno alla legge del 1865, o invece stimarsi altrimenti il valore redditizio), non accade sicuramente quando un catasto vi sia, sebbene a base di estimo, come appunto in territorio d'Imola si verifica. Quivi, non di impossibilità assoluta ed invincibile è da ragionare, ma tutt'al più di una semplice difficoltà, che l'abilità del tecnico e il criterio del giudice possono e debbono superare per far luogo alla volontà della legge. E più che difficoltà da superare, havvi una operazione aritmetica da compiere, essendo risaputo che l'estimo rappresenta il valore capitale attribuito in catasto ai terreni, tosto riducibile in rendita prendendo per base quel saggio del 4 %, che appunto ha servito alla costituzione dell'estimo stesso.

Affermare che in questa evenienza, *manca l'imponibile* è dunque da un lato, dimenticare che per presunzione generale tutti gli immobili indistintamente sono soggetti all'imposta fondiaria, essendo tenuti tutti i cittadini indistintamente a concorrere nella proporzione dei loro averi ai carichi dello Stato; e dall'altro, ignorare che, essendo il catasto un mezzo per ordinare la imposta fondiaria, la quale ha il suo assetto sul reddito netto e accertato

delle terre, ovunque sieno beni accatastati — ed in qualunque modo — ivi deve necessariamente esservi un imponibile.

Si è quindi mosso ingiusto rimprovero al legislatore di non avere previsto che nelle diverse regioni i catasti non sono uguali e che talune zone non figurano peranco censite, imperocchè la disuguaglianza dei catasti non toglie la possibilità di rintracciarvi l'elemento dell'imponibile, mentre doveva necessariamente sfuggire alle previsioni del legislatore le ipotesi di un proprietario di terreni che non pagasse imposta fondiaria.

Salvo dunque di provvedere per queste rarissime ipotesi in guisa da non deformare il concetto radicale della legge, per tutte le altre è mestieri ricorrere agli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, alla quale non si saprebbe in verità quale campo di applicazione resterebbe qualora trionfasse la teorica che vuole riprodotte le condizioni contemplate al momento della sua formazione e che pretende doversi accettare solo un'imponibile rispondente allo stato attuale del fondo.

E invano si è invocata la disposizione contenuta nell'art. 5 della legge riguardante i provvedimenti per la città di Roma, 11 luglio 1907, imperocchè la pretesa interpretazione autentica che in esso si vorrebbe scoprire ha due ostacoli da rimuovere, egualmente insuperabili: la circostanza che il legislatore ferroviario non si è reso conto particolare, rispetto alla materia da lui regolata, dei casi in cui non fosse applicabile la legge del 1885: e questa lacuna non può certo venire colmata con altre norme legislative: sia pure deliberate quattro giorni dopo e con più maturo esame, ma riguardanti altro genere di espropriazione: il fatto che, comunque, l'accorgimento dell'art. 5 si riferirebbe alle zone mancanti di censimento, nè potrebbe servire per mettere in disparte la legge speciale tutte le volte in cui dal catasto non apparisse un imponibile confaciente alle condizioni economiche del fondo al momento della espropriazione. Diversamente, anche per le aree fabbricabili che facessero parte dei fondi iscritti nel catasto pontificio come rustici si dovrebbe stabilire la indennità con le norme della legge generale valendosi di quell'art. 5, mentre, la legge per Roma contiene regole del tutto particolari, appunto per la determinazione delle indennità negli espropri delle aree fabbricabili.

Conseguentemente la signora Fanti deve appagarsi che pel suo fondo le sia liquidato compenso sulla base della media tra il valore venale e quello redditizio, desunto dal catasto. E su questo punto pertanto la sentenza dei primi giudici deve essere confermata.

Per la logica però, delle considerazioni dianzi svolte vuol essere riformata là dove riconobbe al perito espressamente la facoltà « di tenere nel debito conto l'epoca nella quale il catasto d'Imola venne fatto, i criteri, in base ai quali venne compilato e le attuali mutate condizioni economiche ».

Sebbene poi il Tribunale non abbia ripetuto tutto ciò nei termini del dispositivo, non di meno, dovendosi questo integrare ed interpretare sempre con quelle parti della motivazione che ne costituiscono l'antecedente logico necessario, così a buon diritto l'Amministrazione ferroviaria ha presentato il suo gravame, in quanto l'acquiescenza avrebbe, contro il suo interesse sanata la teorica dell'aggiornamento delle risultanze catastali.

Ma questa teorica è già stata implicitamente condannata dalla Corte, quando ha detto che ogni catasto, nuovo od antico, perfetto o irreoglare, fornisce sempre gli elementi necessari per ritrarre il secondo termine della media; e che, se per di più l'imponibile dovesse equivalere esattamente al reddito attuale degli immobili, tanto significherebbe rendere inapplicabile per la maggior parte delle regioni la legge di Napoli e quindi far risorgere, col ricorso alla legge del 1865, tutti quei pericoli che il legislatore ferroviario volle scongiurare, temperando appunto il valore venale soggetto alle manovre degli speculatori coll'elemento certo, modico e sottratto all'effrenato arbitrio peritale del valore legale.

Accogliendosi così l'appello principale proposto dalle Ferrovie, la Fanti deve rassegnarsi alla reiezione del suo appello incidente ed alla condanna nelle spese giusta la regola della soccombenza.

P. q. m. ogni altra istanza, eccezione o difesa respinta, e tenuto ferma la parte dispositiva della impugnata sentenza del Tribunale di Bologna, 29 luglio 1911;

Dichiara dovere il perito nominato dal Tribunale attenersi per l'applicazione dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907 N. 499 e degli art. 12 e 13 della legge 15 giugno 1885 n. 2892 dal primo

richiamati, unicamente al risultato dei libri catastali, senza preoccuparsi dell'epoca e dei criteri in base ai quali il catasto venne compilato o delle mutate condizioni economiche;

Condannarsi la signora Angela Fanti a rifondere alla Amministrazione delle Ferrovie appellante le spese di questo secondo grado in quella somma, che, unitamente agli onorari di avvocato verrà liquidata dal consigliere estensore della presente;

Rinviarsi la causa ai primi giudici per il suo corso ulteriore.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 22 (Boll. N. 4-1913) — Nel primo capoverso, quarto alinea, il peso massimo stabilito pei trasporti a grande velocità da e per Calavorno dev'essere corretto in « kg. 500 ».

Ordine di Servizio N. 38 (Boll. N. 5-1913). — Nell'allegato *1* a tale Ordine di Servizio correggere il numero del Modulo, in Mod. « T. 299 », invece di « T. 298 ».

Ordine di Servizio N. 47-1913 (Boll. N. 6-1913). — Nell'allegato *B*, al secondo ed ultimo capoverso, le indicazioni:

Pelese-Macchie * LB	B-a	—	161		
Palese-Macchie (casa cantoniera)	12	139	108	—	601
	12	139	108	125	—

vanno così rettificate:

Palese-Macchie * LB	Ba	—	161
Palese-Macchie (casa cantoniera)	12. 139. 108	—	601
	12. 139. 39. 125	596	—

Nell'allegato *C* rettificare in km. 153 la distanza di Surbo.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 9

27 FEBBRAIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Per memoria.

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Roma, Febbraio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 61. (M.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

(Vedi Ordini di Servizio N. 331 e 348-1911, 28, 33, 53 e 68-1912 e Circolare N. 65-1912).

La fermata di *Tiggiano* della ferrovia *Nardò-Tricase-Maglie* è stata abilitata all'eseguimento e ricevimento, in servizio cumulativo, dei trasporti a Grande Velocità.

Le stazioni di *Specchia-Miggiano-Montesano*, *Neviano-Aradeò-Seclì* e *Morciano-Barbarano-Giuliano* della ferrovia stessa hanno assunto rispettivamente le denominazioni di *Miggiano-Montesano-Specchia, Seclì-Neviano-Aradeo e Morciano-Barbarano-Castrignano-Giuliano.*

A datare dal 1° marzo 1913 viene inoltre attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri fra la Ferrovia suddetta da una parte e le Ferrovie *Monza-Molteno, Verona-Caprino-Garda, Valle Seriana, Valle Brembana, Santhià-Biella, Grignasco-Coggiola, Sondrio-Tirano, Rezzato-Vobarno-Vestone, Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Reggio Emilia-Ciano d'Enza, Cancello-Benevento, Padova-Piazzola, Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone,* la Tramvia *Pallanza Fondo Toce-Pallanza* e le Imprese di Navigazione sul *Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana » e Lago d'Iseo* dall'altra, in quanto beninteso le stazioni di queste ultime Amministrazioni siano abilitate ai trasporti medesimi.

Per l'eseguimento e la tassazione di tali trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che, per i trasporti di cui trattasi, deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete di Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

L'Allegato al presente Ordine di Servizio sostituisce l'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 331-1911 e contiene le aggiunte di cui sopra e tutte le altre sin qui apportate all'Allegato stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 62 (M. e C.).

Servizio cumulativo fra le linee in esercizio speciale delle Ferrovie dello Stato " Cerignola-Cerignola città ", " Desenzano-Desenzano Lago ", " Saline di Volterra-Volterra " e le Amministrazioni secondarie (ferrovie, tramvie e laghi) ammesse al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

(Vedi Ordini di Servizio N. 302-1911; 155, 210 e 277-1912).

A togliere ogni dubbio in proposito si avverte che le linee in esercizio speciale delle Ferrovie dello Stato: *Cerignola-Cerignola Città, Desenzano-Desenzano Lago* e *Saline di Volterra-Volterra,* si devono intendere ammesse, sotto l'osservanza beninteso delle norme e condizioni per ciascuna di esse in vigore, al servizio cumulativo con tutte le Amministrazioni secondarie (Ferrovie, Tramvie e Laghi) già in rapporti di servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

Opportune aggiunte dovranno essere praticate, in relazione a ciò, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie, Tramvie e Laghi suddetti.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 63. (C.).

Servizio italo-germanico. Ammissione di Hof-Neuhof alla Tariffa eccezionale 20 per malto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 30-1913).

Col 1° marzo 1913 la stazione di Hof-Neuhof delle Ferrovie Bavaresi dello Stato viene ammessa al servizio italo-germanico con prezzi diretti per la tariffa eccezionale N. 20 P. V. (Orzo tallito o malto).

La citata stazione dovrà pertanto essere aggiunta, dopo quella di Hof, nella parte II B della tariffa italo-germanica (ristampata col 16° Supplemento) e precisamente:

a) nell'elenco delle stazioni germaniche, a pag. 317, colle seguenti distanze: Pino 802, Chiasso 847, Peri 708;

b) nella tariffa eccezionale N. 20 P. V., a pag. 597, coi seguenti prezzi: Pino 3.56, Chiasso 3.77, Peri 2.87.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 64. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 5-1913)

Col 1° marzo 1913 sono da apportarsi le seguenti varianti ed aggiunte nella tariffa diretta italo-svizzera:

A pag. 102. *Nomenclatura e classificazione delle merci.* Nella voce « 1403/1873 Lolla o pula di riso, macinata » nell'ultima colonna della classificazione svizzera, l'indicazione della tariffa eccezionale « 12 » va modificata in « 26 ».

A pag. 158. *Nomenclatura tedesca.* La voce « 1227-a/767-a », già modificata col 25° supplemento, prende ora la dizione seguente: « 1227-a/767-a *Kehricht*, von der Fabrikation von Putzwolle für Maschinen etc. herrührend, als Gespinnstfasern nicht mehr verwendbar ».

A pag. 150. *Fascicolo dei prezzi italiani pei trasporti in servizio diretto internazionale* (edito il 1° novembre 1911). Nella tariffa speciale N. 50 Piccola Velocità Accelerata, attuatasi col 24° supplemento, fra le stazioni ammessevi, aggiungere la seguente, con le relative indicazioni:

		PREZZO fino a 5 tonnellate caricate in un vagone della portata di 10 tonn.	PREZZO per ogni quintale in più, caricato nello stesso vagone fino alla sua portata.
Milano Centrale . .	Chiasso	35.35 (1)	0.33 (1)
	Pino	69.65 (1)	0.64 (1)
	Iselle	91.90 (1)	0.80 (1)

(1) I prezzi sopra citati vanno aumentati del 25 % oppure del 50 % a seconda del treno, accelerato o diretto, col quale si devono eseguire i trasporti a norma delle disposizioni risultanti dall'elenco delle stazioni italiane annesso alle tariffe dirette italo-svizzere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 65. (C.).

Modificazioni ed aggiunte all'Elenco dei carri misti normali a P. V.

All'Elenco dei carri misti normali a P. V. (Edizione 1908) sono apportate le modificazioni ed aggiunte che risultano dall'allegato A al presente Ordine di Servizio, già attivate in via di esperimento e rese ora definitive.

Le Divisioni del Movimento sorveglino che tali varianti siano esattamente applicate e si accertino che sulle parti I, II, III dell'Elenco stesso, siano praticate le debite correzioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 15, *ai Guarda magazzino, Capi squadra alle merci, ed alle Guardie di stazione addette agli Uffici Veicoli.*

Ordine di Servizio N. 66. (M.).

Abilitazione del "Raccordo Ostiense" al servizio di carico e scarico delle merci a piccola velocità a vagone completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 20-1913).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 324-1911 si avverte che la facoltà di carico e scarico delle merci al « *Raccordo Ostiense* » è stata accordata anche alle seguenti Ditte:

Grifoni Fratelli
Ognibene Romolo
Societa' Ceramica Lombarda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 67. (C.).

Trasporti militari - Tassa di bollo.

(Vedi Ordini di Servizio n. 190, 315, 372, 409-1911; e 235, 342, 359-1912).

In seguito ad accordi intervenuti fra il Ministero della Guerra e quello delle Finanze (Direzione Generale delle tasse sugli affari) i trasporti militari eseguiti direttamente per conto ed a spese dello Stato, devono andare esenti dall'applicazione della tassa di bollo ed in conseguenza il testo del paragrafo 14 del Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) viene sostituito da quello allegato al presente ordine di servizio, con decorrenza dal 1° marzo 1913.

Per facilitare la distinzione dei trasporti militari esenti dalla tassa di bollo da quelli soggetti alla medesima, verranno adottate, per questi ultimi, delle richieste mod. *B* e *C*, parti 2ª e 3ª, stampate in carta *gialla*, ma fino a quando esse non siano messe in uso, la tassa di bollo verrà applicata tutte le volte che sui documenti presentati non sia stata apposta, mediante stampiglia od anche manoscritta, la leggenda « Trasporti esenti dalla tassa di bollo ».

I biglietti emessi in base a scontrini di libretti mod. *A* ed a richieste mod. *D*, nonchè di bagagli registrati in base a scontrini di libretti mod. *A*-bis, sono sempre soggetti alla tassa di bollo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 68. (C).

Servizio diretto italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 311-1912).

Col 1° marzo 1913, nella nomenclatura annessa alla tariffa diretta italo-belga (edizione 1° settembre 1900), vengono introdotte

le seguenti nuove voci colla classificazione per ciascuna di contro indicata.

Conseguente aggiunta deve pure essere apportata alla nomenclatura francese che figura nella tariffa stessa.

Nomenclatura e classificazione italiana.

31*b*	203*b*	Carne seccata e polverizzata per foraggio	3	I	14	8	17	2	20*a*	20*b* 21 (5)
82*a*	162*b*	Fosfato di calce, sotto forma di precipitato d'ossa o di polvere d'ossa per foraggio	3	I	16	5 8	19 22	2	20*a*	21
155*a*	158*b*	Ossa macinate o tritate . .	3	I	16	5 8	19 22	2	20*a*	21

(5) Applicabile ai soli trasporti da e per i porti di mare del Belgio e da o per quello di Terneuzen.

Nomenclatura francese.

158*b*	155*a*	Os broyés ou concassés.
162*b*	82*a*	Phosphate de chaux, sous forme de précipité d'os ou poudre d'os, pour nourriture d'animaux.
203*b*	31*b*	Viande sechée et pulvérisée pour nourriture d'animaux.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 69. (C).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 60 e 113-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912 e 21-1913).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse per viaggi a tariffa differenziale A, pubblicato con l'Ordine di servizio N. 60-1908, deve essere aggiunto il percorso « Calolzio-Rovato » con le seguenti indicazioni:

Via più breve: BERGAMO.

Deviazione: USMATE-MILANO.

Maggior percorso: Km. 50.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 70. (C.).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 35-1913).

Col 1° di marzo 1913 la tariffa locale N. 233 serie *A*, valevole per i trasporti di « Acque minerali naturali », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Ponticino ed in destinazione di quelle di tutta la rete dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 71. (C.).

Tariffa locale N. 211 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1909).

Col 1° marzo 1913 la tariffa locale N. 211 P. V. valevole per i trasporti di « asfalto in roccia ed in polvere », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Roccasecca ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna annotazione dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 72. (C).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

In base alla convenzione in vigore pel servizio di corrispondenza con la Ferrovia Torino-Ciriè-Lazo, sono esclusi dal servizio stesso i trasporti di veicoli e di bestiame.

Opportuna modificazione dovrà essere introdotta, in relazione a ciò, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 73. (M.).

Abilitazione di servizio della stazione di Sella.

La stazione di Sella, della linea Torino-Bra-Savona, è stata abilitata, senza restrizioni, a *ricevere* i trasporti, tanto a Grande che a Piccola Velocità Ordinaria, di derrate alimentari e di generi di prima necessità, sia in piccole partite che a vagone completo, destinati al personale ferroviario, nonchè ad *eseguire* e *ricevere* trasporti a P. V. Ordinaria ed a vagone completo esclusivamente per conto della Ditta Francesco CAPPA.

Di conseguenza, sono da sopprimersi nel richiamo (8) a pagina 91 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1908) le parole: « Tali trasporti non possono essere gravati nè di spesa anticipata nè di assegno e debbono essere effettuati in porto affrancato » e nel richiamo (9) alla stessa pagina del detto Prontuario, le parole: « Tali trasporti non possono essere gravati nè di spesa anticipata nè di assegno e quelli in destinazione debbono essere effettuati in porto affrancato ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 74. (M.)

Servizio cumulativo con la Società Loverese di navigazione a vapore sul Lago d'Iseo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 18-1907, 159-1909 e 34-1910).

A datare dal 1° marzo 1913 il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A., e P. V. O., attualmente esistente, a mezzo del transito di Paratico Sarnico, fra la *Società Loverese di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo* da una parte e le Ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale Cerignola-Ceri-

gnola Città, Desenzano-Desenzano Lago e Saline di Volterra-Volterra), la Società Veneta, la Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca e le Funivie Savona-S. Giuseppe dall'altra, viene attivato altresì fra la predetta *Società Loverese di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo* e le seguenti Amministrazioni: *Verona-Caprino-Garda, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Brembana, Santhià-Biella, Sondrio-Tirano, Rezzato-Vobarno-Vestone, Nardò-Tricase-Maglie, Lago Maggiore* e *Lago di Como « Lariana »*.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le suaccennate Amministrazioni, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete di Stato, quale Amministrazione intermedia.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 75. (M.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e le isole dell'Arcipelago toscano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 268-1912).

Dal giorno 1° marzo 1913 cessano di avere effetto le disposizioni di cui all'Ordine di Servizio N. 268-1912 e viene quindi riattivato alle normali condizioni il servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il Continente e le isole d'Elba, Capraia e Pianosa dell'Arcipelago Toscano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 76. (M.).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano.

Di conformità ad apposita convenzione stipulata con la Ditta ing. Corrado Manfredi sub-concessionaria della Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano, a datare dal 1° marzo 1913 viene attivato il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la Tramvia stessa.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti e quelle della Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano che si effettua per mezzo della stazione di scambio di Castelfranco d'Emilia, si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tramvia stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. nonchè i veicoli, il bestiame, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci in vagoni congiunti;

b) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate;

c) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe in vigore sulle F. S.;

d) i feretri.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. Distanze e servizi delle stazioni della Tramvia.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato nonchè quelle di altre Amministrazioni con le quali esiste il servizio cumulativo o di corrispondenza possono effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1 con tutte le stazioni della

Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano in quanto le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della Tramvia suddetta, ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Castelfranco d'Emilia, risultano dal prospetto « Allegato *A* ».

4. *Passaggio del materiale rotabile e degli attrezzi di carico sulla Tramvia.* — È ammesso il passaggio sulla Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano dei carri ferroviari che abbiano i seguenti requisiti:

1° carri a due sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di m. 5, a qualunque Amministrazione appartengono;

2° carri a tre sale con distanza fra le sale estreme non maggiore di m. 4 a qualunque Amministrazione appartengono;

3° carri a carello F. S. esclusi quelli Poz dal N. 692200 al 692299, 692400 al 692499, 692600 al 692699 e 692800;

4° sono esclusi i trasporti con carri congiunti, salvo esame di volta in volta.

Tale inoltro poi è consentito alla condizione che i carri siano completi o tassati a tariffa di carro completo, a norma delle tariffe e delle disposizioni in vigore sulle F. S.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame G. V. e P. V. formati da stazioni F. S. poste oltre quella di scambio, i quali sono ammessi a passare sulla Tramvia quando abbiano un carico almeno di 30 quintali per ogni carro della portata sino a 12 tonn. e di almeno 40 quintali pei carri di portata oltre le 12 tonnellate.

È pure consentito il passaggio sulla Tramvia medesima dei carri vuoti da caricarsi nelle sue stazioni con merci in destinazione delle ferrovie italiane ed estere.

I carri caricati nelle stazioni della Tramvia dovranno essere nelle condizioni di carico sopra specificate; però la formazione dei carri misti a G. V. e P. V. è subordinata all'osservanza di tutte le norme e condizioni di carico e di itinerario in vigore sulle F. S. pei carri normali a G. V. ed a P. V. O.

Alle stesse condizioni la Tramvia può utilizzare nel ritorno i carri ricevuti carichi. Tale facoltà, per quanto riguarda i carri di

proprietà di altre Amministrazioni, è però subordinata alla condizione che detti carri siano utilizzati, dopo lo scarico, per spedizioni dirette all'Amministrazione proprietaria, oppure per spedizioni che per giungere alla loro destinazione debbano passare su linee della medesima.

È pure consentito che la Tramvia ricarichi i carri non appartenenti alle Ferrovie dello Stato per stazioni di queste, purchè le merci formino una spedizione sola, corrispondente alle condizioni di cui al punto 4, e la stazione destinataria delle Ferrovie dello Stato sia distante non meno di 150 Km. da quella di scambio ed in direzione della ferrovia proprietaria del carro.

È inoltre ammesso il passaggio dei copertoni ed attrezzi di carico che si trovano sui carri carichi e di quelli richiesti dalla Tramvia per la copertura e l'assicurazione delle merci da caricarsi nelle sue stazioni.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

5. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza dovranno essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni della Tramvia.

6. *Documenti di trasporto. Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (Edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'Ordine di Servizio 160-1909.

7. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. Accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Castelfranco di Emilia, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo ed è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o scarico, per le dette stazioni, il diritto fisso sarà ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

8. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo sono dovute per i trasporti diretti alla Tramvia corrispondente, mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato, provenienti dalla Tramvia stessa.

9. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla Tramvia corrispondente viene fatta a cura della Tramvia stessa uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

10. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni al dettaglio, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi, saranno dalla tramvia corrispondente ritirati o consegnati a sua cura e spese negli uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Castelfranco di Emilia.

Lo scambio dei trasporti a vagone completo e dei carri misti G. V. e P. V. rispondenti alle condizioni specificate nel punto 4, si effettua sull'apposito binario di consegna della stazione di Castelfranco d'Emilia.

Col ricevimento incondizionato da parte della Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano, sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Castelfranco di Emilia, sia dei carri completi e misti, piombati o non, ritirati dal binario di cui sopra, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello

Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponde di ogni e qualsiasi avaria che in seguito venisse riscontrata.

Per le merci in provenienza dalla Tramvia corrispondente, le Ferrovie dello Stato non assumono alcuna responsabilità se non quando sia concluso il contratto di trasporto a norma dell'art. 94 delle Tariffe e condizioni in vigore sulle F. S. Per le spedizioni però a carro completo o da considerarsi come tale e per quelle in carri misti, come sopra è detto, la Tramvia Castelfranco di Emilia-Bazzano deve rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla tramvia stessa.

11. *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci. Riserve.* — Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrati in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazioni sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità riscontrata dalle stazioni delle F. S. o delle Amministrazioni corrispondenti dovranno, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate alla stazione di Castelfranco di Emilia che le comunicherà alla Tramvia corrispondente. In senso inverso la predetta stazione dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per le anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della Tramvia stessa.

12. *Giacenze e rifiuti.* — Per i colli rifiutati o per qualsiasi motivo giacenti, le stazioni di arrivo corrisponderanno diretta-

mente con quella di scambio di Castelfranco di Emilia osservando le norme e le disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

13. *Trasporti in servizio. Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Castelfranco di Emilia si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di Servizio, alla Convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'« Allegato A » dovranno essere fatte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 27 di fianco al nome di Castelfranco d'Emilia si dovrà esporre il richiamo (* *) riportando in calce la seguente nota:

(* *) Stazione di scambio con la Tramvia Castelfranco di Emilia-Bazzano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 77. (M. C. e L.).

Estensione del servizio merci nella fermata di Gorgo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1909).

Dal 1° marzo 1913 la fermata di GORGO, della linea Treviso-Motta di Livenza, attualmente ammessa, oltre che ai trasporti di viaggiatori e bagagli, ai servizi merci a grande velocità e piccola

velocità ordinaria limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno, viene abilitata anche ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, a piccola velocità ordinaria per le spedizioni a carro completo tanto in arrivo quanto in partenza.

All'uopo la fermata è stata dotata di un binario di carico e scarico diretto allacciato al binario di corsa mediante deviatoio alla progressiva Km. 30 + 713, incontrato di punta dai treni dispari.

Inoltre dalle ore 12 del giorno stesso, la predetta fermata sarà protetta da due segnali a disco di 2ª categoria, situati alla destra dei treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di metri 1067 quello verso Treviso, e di metri 1026 quello verso Motta di Livenza.

Fra le leve di manovra dei segnali e quella del deviatoio di accesso al binario merci esistono opportuni collegamenti di sicurezza.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 45, di fronte al nome della fermata di Gorgo, si dovrà sostituire nella colonna 10 il richiamo (4) con quello (11), riportando in calce la nota seguente:

(11) Limitatamente ai trasporti a carro completo ed a quelli in dettaglio non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 78. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Verona-Caprino-Garda.

(Vedi Ordine di Servizio N. 284-1911).

In seguito a comunicazioni ricevute dalla Ferrovia Verona-Caprino-Garda, si avverte che, a datare dal 1° marzo 1913, le distanze chilometriche fra la stazione di transito di Domegliara e le

stazioni e fermate di: Albaré, Arbizzano, Gargagnago, Negrar, Parona, Pedemonte, S. Ambrogio, S. Floriano, S. Pietro Incariano e Verona P. S. Giorgio, della Ferrovia stessa, vengono aumentate di un chilometro.

In relazione a ciò dovranno introdursi opportune varianti nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

L'Allegato al presente Ordine di Servizio sostituisce l'Allegato 1 all'Ordine di Servizio N. 284-1911 e comprende le varianti di cui sopra e tutte le altre sin qui introdotte nello stesso Allegato A.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9, *ed a quelli delle gestioni.*

Circolare N. 11. (V.)

Trasporto rotabili ferroviari sui ferry-boats.

Allo scopo di facilitare il riconoscimento delle carrozze a carrelli F. S. atte ad essere trasportate in servizio sui ferry-boats dello stretto di Messina, è stato disposto che dette carrozze siano contradistinte con un'àncora dipinta in colore rosso presso l'estremità destra dei lungheroni del veicolo. Tale contrassegno sarà applicato anche ad alcune carrozze della C. I. W. L. che circolano in Italia.

Richiamando pertanto le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 293-1910, si porta a conoscenza del personale interessato che le carrozze F. S. e della C. I. W. L. munite del sopracitato contrassegno, potranno essere trasportate, anche in servizio, a mezzo dei ferry-boats, quand'anche non si trovassero comprese negli elenchi del materiale atto a tali servizi.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 26, 29, 34 *e controllori viaggianti.*

Circolare N. 12. (C.).

Modificazioni alle " Norme pel servizio contabile delle gestioni merci " - Verbali di accertamento abusi Mod. C^{I}-486 - Reclami del servizio terrestre marittimo e cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 388-1912).

I.

Nell'intento di agevolare le stazioni nelle proprie scritturazioni ed in armonia a quanto è stato disposto con la Circolare N. 30-1912 per quanto riguarda gli estratti statistici Mod. C^{I}-458, concernenti i *trasporti a P. V. in servizio interno*, si dispone che, a partire dalla contabilità di marzo 1913, le stazioni stesse non abbiano più a redigere gli estratti statistici Mod. C^{I}-458 per *i trasporti a G. V. in servizio interno di peso inferiore a **kg.** 500*, per i quali trasporti, secondo le disposizioni contenute nell'art. 17 delle Norme contabili per le gestioni merci, modificato con la prima appendice annessa all'Ordine di Servizio N. 388-1912, già si compilano separati riassunti degli arrivi.

In conseguenza, detti Mod.^{I}-458 dovranno venir compilati *per i soli* trasporti del peso da 500 kg. e più, pei veicoli e feretri e per i trasporti a P. V. A. in servizio interno della Rete, nonchè per tutti indistintamente i trasporti a G. V. e P. V. A., effettuati in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

II.

Tenuto presente che l'invio cinquinale, direttamente ai Controlli di competenza, degli elaborati contabili, da parte delle stazioni autorizzate a compilare per giornata o per cinquina la propria contabilità, ha lo scopo di anticipare la revisione dei trasporti in

arrivo, è sufficiente che dalla contabilità del marzo 1913 le stazioni stesse abbiano a limitare tale invio cinquinale ai riassunti degli arrivi, corredati dai documenti di trasporto, trasmettendo invece i riassunti delle spedizioni quindicinalmente, insieme coi riassunti arrivi della 3ª e 6ª cinquina e pel consueto tramite al proprio Ispettore di Reparto.

Resta pertanto in tal senso modificata la disposizione di cui al penultimo capoverso a pagina 7, della 1ª appendice alle Norme contabili, pubblicata con l'Ordine di Servizio N. 388-1912.

III.

Colle modificazioni apportate all'art. 37 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni merci », mediante la 1ª Appendice, pubblicata con l'Ordine di Servizio N. 388-1912 (pag. 4, punto 4°), furono stabiliti come segue gli Uffici di competenza per la liquidazione dei premi sui verbali di accertamento abusi: l'UFFICIO CONTROLLO CUMULATIVO di Firenze (3°), per i trasporti a G. V. ed a P. V. A.; l'UFFICIO RECLAMI MERCI di Torino (10°), pei trasporti a P. V. O.

Ne consegue che agli Uffici stessi debbono essere esclusivamente trasmessi i tagliandi A del verbale di accertamento abusi Mod. CI-486, di cui l'art. 37 delle suddette Norme contabili.

Essendosi invece verificato che talune stazioni hanno inviato il tagliando A al rispettivo Controllo interno, si rammentano con la presente le anzidette disposizioni, per le quali, fermo restando che il tagliando B del Mod. CI-486 è da allegarsi al documento di trasporto, oggetto della contravvenzione, per uso del Controllo incaricato della revisione, è necessario che il tagliando A, destinato esclusivamente alla liquidazione dei premi, sia trasmesso, come corrispondenza, entro 10 giorni dalla sua compilazione, all'uno od all'altro dei nominati Uffici 3° e 10°, a seconda del modo di inoltro del trasporto ed indipendentemente dal servizio cui appartiene (interno cumulativo od internazionale).

IV.

Infine si rammenta che l'Ordine di Servizio N. 388-1912 stabilisce, per quanto riguarda il servizio diretto terrestre marittimo o cumulativo ferroviario marittimo, la esclusiva competenza dell'UFFICIO CONTABILITÀ PRODOTTI di Firenze (11°).

Essendosi invece verificato che molte stazioni hanno trasmesso i reclami per eccedenze di tasse relativi a tali trasporti agli Uffici 3° e 10° di Firenze e Torino, competenti per tutti gli altri reclami merci del servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, si richiamano le stazioni a provvedere che i reclami dei due citati servizi diretto terrestre marittimo o cumulativo ferroviario marittimo, siano inoltrati al nominato Ufficio 11° CONTABILITÀ PRODOTTI.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ferrovia VERONA - CAPRINO - GARDA

Direzione d'Esercizio: **VERONA**

Esercizio del tronco VERONA - CAPRINO

Il servizio cumulativo, oltrechè alle Ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale Cerignola-Cerignola Città, Desenzano-Desenzano Lago e Saline di Volterra-Volterra) ha luogo con le seguenti Amministrazioni: Società Veneta, Nord Milano, Monza-Molteno, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Seriana, Valle Brembana, Nardò-Tricase-Maglie, Rezzato-Vobarno-Vestone, Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Bari-Locorotondo, Reggio d'Emilia-Ciano d'Enza, Lucca-Bagni di Lucca, Lago d'Iseo.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Domegliara
		G. V.	P. V. A.	P. V. O.	Veicoli e Bestiame	Trasporti a domicilio	
Affi	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	7
Albarè	VERONA - CAPRINO	G (2)	—	P (2)	—	—	10
Arbizzano	VERONA - CAPRINO	G (2)	—	P (2)	—	—	13
Caprino	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	D	15
Costermano	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	11
Gargagnago	VERONA - CAPRINO	G (2)	—	P (2)	—	—	5
Negrar	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	12
Parona (*)	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	15
Pedemonte	VERONA - CAPRINO	G (2)	—	P (2)	—	—	11
Raccordo Valentini	VERONA - CAPRINO	—	—	P (1)	—	—	1
S. Ambrogio	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	3
S. Floriano	VERONA - CAPRINO	G (2)	—	P (2)	B	—	9
S. Pietro Incariano	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	7
Sega di Cavajon	VERONA - CAPRINO	G	A	P	B	—	3
Verona P. S. Giorgio (*)	VERONA - CAPRINO	G	A	P	VB	—	20

(*) Stazione ammessa al servizio cumulativo soltanto per i trasporti provenienti o destinati a stazioni del tratto Domegliara-Verona, compresi quelli da e per oltre Verona.

(1) Limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto della « Ditta Luigi Valentini ». Ai trasporti stessi sarà da applicarsi la tassa fissa di L. 3,00 senza computo, quindi, di alcuna altra tassa o diritto fisso. Sui documenti di trasporto la predetta tassa fissa di L. 3,00 dovrà portare, di contro, l'indicazione di « Raccordo Valentini ».

(2) Limitatamente ai trasporti di peso non superiore ai Kg. 100.

Sono esclusi dal servizio cumulativo:

a) i trasporti di merci esplodenti;

b) i trasporti di merci di una lunghezza eccedente i m. 10. Tali trasporti possono essere accettati per l'inoltro sulla Ferrovia Verona-Caprino-Garda, purchè caricati su due carri a bilico uniti fra loro dagli apparecchi d'attacco;

c) i trasporti in carri accoppiati in numero superiore a due o non uniti fra loro dagli apparecchi d'attacco.

Avvertenza. — I carri contenenti colli indivisibili superanti a lordo il peso di tonn. 21 non sono ammessi sulla Ferrovia Verona-Caprino-Garda.

Sulla Ferrovia Verona-Caprino-Garda non possono circolare carri aventi interasse superiore a m. 4.50.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 61-1913.
Sostituisce l' Allegato **A** *all' Ordine di Servizio N. 331-1911.*

SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE SALENTINE

SEDE IN GENOVA

Capitale sottoscritto L. 1,200.000 - Versato L. 500,000.
Direzione dell' Esercizio: LECCE

Esercizio della Ferrovia NARDÒ - TRICASE - MAGLIE.

Il servizio cumulativo, oltrechè alle Ferrovie dello Stato (comprese le linee in esercizio speciale Cerignola Cerignola Città, Desenzano-Desenzano Lago, e Saline di Volterra-Volterra) ha luogo con le seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea: Torrebelvicino-Schio-Arsiero), Verona-Caprino-Garda, Nord Milano, Monza-Molteno, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Valle Seriana, Valle Brembana, Santhià-Biella, Grignasco-Coggiola, Sondrio-Tirano, Rezzato-Vobarno-Vestone, Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Massa Marittima-Follonica Porto, Mandela-Subiaco, Poggibonsi Colle Val d'Elsa, Bari-Locorotondo, Reggio d' Emilia-Ciano d' Enza, Cancello-Benevento, Padova-Piazzola, Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, Pallanza Fondo Toce-Pallanza, Lago Maggiore, Lago di Como « Lariana » e Lago d'Iseo

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	SERVIZI cui sono abilitate					IMPIANTI FISSI								DISTANZE dalle stazioni di transito di	
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse					
		G. Velocità	P. V. Accelerata	P. V. Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata tonn.	Sagoma limite		Nardò Centr.	Maglie
Galatone Città . . .	Nardò - Tricase - Maglie	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		3	83
Seclì - Neviano - Aradeo .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S		8	78
Tuglie		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		15	72
Parabita.		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		18	69
Matino		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		20	67
Casarano		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		24	63
Ugento Taurisano . . .		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S		32	55
Presicce - Acquarica . .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S		39	48
Salve - Ruggiano . . .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S		45	42

STAZIONE	Linea alla quale appartengono	SERVIZI cui sono abilitate					IMPIANTI FISSI							DISTANZE delle stazioni di transito di	
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse				
		G. Velocità	P. V. Accelerata	P. V. Ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata tonn.	Quantità	Portata tonn.	Sagoma limite	Nardò C.	Maglie
Morciano-Barbarano-Castrignano-Giuliano .	Nardò - Tricase - Maglie	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	47	40
Gagliano Leuca . . .		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S	49	37
Alessano-Corsano . .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	55	32
Tiggiano		G	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	30
Tricase.		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S	60	27
Miggiano - Montesano - Specchia		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	65	22
Andrano-Castiglione .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	67	20
Spongano		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	71	15
Poggiardo.		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	76	11
Sanarica		G	A	P	VB	—	—	F	1	30	—	—	S	80	7
Muro Leccese . . .		G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	82	5

Nuovo testo del paragrafo 14 del regolamento per i trasporti militari

(Edizione 1° Luglio 1911)

I trasporti di persone che si eseguiscono per conto ed a spese dello Stato in base ad una inchiesta collettiva Mod. *B*, ovvero *C* (parte 1ª - di color verde), od individuale Mod. *B*, sono esenti da tassa di bollo. Così dicasi pei trasporti di bagagli, di generi, di materiali, di esplosivi, di veicoli e di quadrupedi, sempre per conto dello Stato, domandati in base agli appositi documenti (Mod. *C*, di color bianco, parti 2ª e 3ª).

I trasporti di persone in viaggio per conto particolare munite di speciale richiesta individuale Mod. *B* (gialla) o di richiesta (individuale o collettiva) Mod. *D*, nonchè quelli di bagaglio, di masserizie, di quadrupedi e di veicoli da eseguirsi per conto particolare di militari (o assimilati) e delle loro famiglie, in base rispettivamente alle richieste Mod. *C* (di color giallo) parti 2ª e 3ª, sono soggetti al pagamento della tassa di bollo (1) fissata pei viaggiatori e per gli speditori ordinari.

Alla medesima tassa sono soggetti i trasporti di persone e di bagagli che si eseguiscono in base agli scontrini dei libretti Mod. *A* ed *A*-bis qualunque sia la determinante, e quindi anche quando la spesa è a carico dello Stato, nonchè le spedizioni di generi, di materiali, di veicoli, di vettovaglie, di oggetti di casermaggio, di vestiario, ecc., affidate, dalle Amministrazioni della Guerra, della Marina o delle Finanze, ad Imprese privati di trasporti.

---

(1) La tassa di bollo deve essere raddoppiata per effetto della legge 12 gennaio 1909, N. 12, relativa ai provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, modificata con la legge 27 giugno 1909, N. 411 e prorogate, con l'articolo 1 della legge 28 luglio 1911, N. 482, a tutto il 1913.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 76-1913.

Ditta Ing. CORRADO MANFREDI

Tramvia CASTELFRANCO d'EMILIA - BAZZANO

DIREZIONE D'ESERCIZIO: CASTELFRANCO d'EMILIA

STAZIONI	Linea cui appartengono	Servizi cui sono abilitate					Distanze dalla stazione di scambio di Castelfranco d'Emilia
		G.V.	P.V.A.	P.V.O.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	
S. Cesario.	Castelfranco d'Emilia-Bazzano	G	A	P	V.B	—	5
Piumazzo		G	A	P	V.B	—	8
Maraini		G	A	P	V.B	—	11
Bazzano		G	A	P	V.B	—	13

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza;

a) le merci in vagoni congiunti;

b) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate;

c) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'Allegato 9 alle alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

d) i feretri;

Modificazioni ed aggiunte all'elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a P. V. (Edizione 1908)

N. del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	*Osservazioni*
1	Alessandria	nuovo	di Torino P. N. (loco);	Torino P. N.	—	
2	Id.	Id.	di Torino P. S. (loco);	Torino P. S.	—	
3	Id.	Id.	di Torino Dora (loco);	Torino Dora	—	
126	Id.	Id.	da oltre Torino fino Modane e diramazioni;	Modane	—	
191	Aosta	modificato	di Chivasso e sue diramazioni verso Casale M. e verso Asti;	Chivasso	—	
192	Asti	nuovo	da oltre Asti fino Chivasso e diramazioni;	Id.	—	
702	Bari	Id.	da oltre Benevento fino Sulmona e diramazioni, esclusa quella di Vinchiaturo verso Campobasso;	Sulmona	—	■
896	Id.	soppresso	—	—	—	
968	Id.	nuovo	da oltre Foggia fino Benevento e diramazioni escluse quelle di Benevento verso Napoli e di Benevento - Vinchiaturo - Sulmona;	Benevento	—	■
527	Bassano	soppresso	—	—	—	
635	Carrara	Id.	—	—	—	
29	Id.	nuovo	di Livorno Torretta;	Livorn. Torr.	—	
30	Id.	Id.	di Livorno Marittima;	Livorno Mar.	—	
333-159	Casale M.	Id.	da oltre Alessandria fino Savona e diramazioni;	Savona L.	Alessandria Acqui S. Giuseppe	■ * (1)
297	Chivasso	Id.	da oltre Chivasso fino Asti e diramazioni;	Asti	—	
635	Milano P. G.	soppresso	—	—	—	

Osservazioni. — (1) Nessuna stazione all'infuori di quelle comprese sulla tratta Casale M. - Valenza (esclusa) potrà formare dei supplementari a questo normale.

Numero del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	Osservazioni
29	Milano P. G.	nuovo	di Livorno Torretta;	Livorn. Torr.	Parma Sarzana	
30	Id.	Id.	di Livorno Marittima;	Livorno Mar.	Parma Sarzana	
3	Id.	Id.	di Torino Dora (loco);	Torino Dora	—	
124	Id.	modificato	da oltre Vercelli fino Settimo e diramazioni intermedie, escluse quelle di Santhià verso Biella e di Chivasso verso Aosta;	Settimo	—	
635	Milano P. R.	soppresso	—	—	—	
29	Id.	nuovo	di Livorno Torretta;	Livorn. Torr.	Parma Sarzana	
30	Id.	Id.	di Livorno Marittima;	Livorno Mar.	Parma Sarzana	
87	Milano P. S.	soppresso	—	—	—	
609	Id.	nuovo	da oltre Bologna fino Ancona e diramazioni, esclusa quella di Ancona verso Foggia;	Ancona	—	■
631	Id.	Id.	da oltre Ancona fino Foggia e diramazioni;	Foggia	—	■
3	Modane	Id.	di Torino Dora (loco);	Torino Dora	—	(2
65	Id.	modificato	da oltre Torino Dora fino Novara e diramazioni, esclusa quella di Novara verso Milano;	Novara	—	■
589	Nogara	nuovo	da oltre Nogara fino Bologna e diramazioni;	Bologna	—	
589	Ostiglia	soppresso	—	—	—	
458	Parma	modificato	da oltre Bologna fino Nogara e diramazioni;	Nogara	—	
527	Primolano	nuovo	da oltre Primolano fino Venezia e diramazioni;	Venezia S. L.	Noale Scorzè	

(2) Da mettersi in partenza nei soli giorni pari.

N. del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	Osservazioni
635	S. P. Arena	soppresso	—	—	—	
29	Id.	nuovo	di Livorno Torretta;	Livorn. Torr.	—	
30	Id.	Id.	di Livorno Marittima;	Livorno Mar.	—	
87	Torino P. N.	soppresso	—	—	—	
609	Id.	nuovo	da oltre Bologna fino Ancona e diramazioni, esclusa quella di Ancona verso Foggia;	Ancona	—	■
631	Id.	Id.	da oltre Ancona fino Foggia e diramazioni;	Foggia	—	■
99	Torino P. S.	modificato	da oltre Torino P. S. fino Casale M. e diramazioni, escluse quelle di Chivasso verso Aosta e verso Santhià, e di Casale verso Alessandria;	Casale M.	—	■
336	Udine	Id.	da oltre Udine fino Spilimbergo ed oltre, escluse le diramazioni di Casarsa verso Portogruaro e versa Treviso;	Spilimbergo	—	
268	Venezia S. L.	Id.	da oltre Mestre fino Primolano e diramazioni;	Primolano	Noale Scorzè	
788	Bari	soppresso	—	—	—	
938	Id.	nuovo	da oltre Nova Siri fino Catanzaro M. e diramazione verso Pietrafitta;	Catanzaro M.	—	■
829	Id.	Id.	da oltre Metaponto fino Nova Siri;	Nova Siri	—	
892	Id.	Id.	da Sibari fino Spezzano Castrovillari;	Spezzano Castrovillari	—	
894	Id.	Id.	da oltre Spezzano Castrovillari fino Pietrafitta;	Pietrafitta	—	

N. del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	Osservazioni
893	Bari	soppresso	—	—	—	
788	Battipaglia	soppresso	—	—	—	
893	Id.	Id.	—	—	—	
521	Belluno	Id.	—	—	—	
529	Id.	Id.	—	—	—	
531	Id.	Id.	—	—	—	
545	Id.	Id.	—	—	—	
800	Cotrone	modificato	da oltre S. Eufemia Bif. fino Pontecagnano e diramazioni;	Pontecagnano	Catanzaro S. Eufemia B.	■
521	Longarone Zoldo	nuovo	da oltre Padova fino Bologna e diramazioni;	Bologna	Montebelluna Camposampiero	■
529	Id.	Id.	da oltre Longarone Zoldo fino Venezia e diramazioni, esclusa quella di Montebelluna;	Venezia S. L.	—	■
531	Id.	Id.	da oltre Castelfranco Veneto fino Vicenza e diramazioni;	Vicenza	Montebelluna Castelfranco V.	
545	Id.	Id.	da oltre Montebelluna fino Padova e diramazioni, escluse quelle di Castelfranco V. verso Vicenza e di Padova verso Bologna;	Padova	Montebelluna-Castelfranco V.	
788	Napoli S. S.	soppresso	—	—	—	
938	Id.	nuovo	da oltre Nova Siri fino Catanzaro M. e diramazioni, esclusa Sibari e una diramazione verso Pietrafitta;	Catanzaro M.	—	■*
829	Id.	modificato	da oltre Metaponto fino Nova Siri;	Nova Siri	—	• *

N. del normale	Stazione che mette in circolazione il carro	Modificazioni ed aggiunte	Serve per il carico delle merci destinate alle stazioni	Stazione che ritira il carro dalla circolazione	Via da seguire dal carro	*Osservazioni*
892	Napoli S. S.	modificato	da Sibari fino Spezzano Castrovillari;	Spezzano Castrovillari	—	*
894	Id.	Id.	da oltre Spezzano Castrovillari fino Pietrafitta;	Pietrafitta	—	*
938	Pontecagnano	nuovo	da oltre Nova Siri fino Catanzaro M. e diramazioni, esclusa Sibari e sua diramazione verso Pietrafitta;	Catanzaro M.	—	■
829	Id.	Id.	da oltre Metaponto fino Nova Siri;	Nova Siri	—	
892	Id.	Id.	da Sibari fino Spezzano Castrovillari;	Spezzano Castrovillari	—	
894	Id.	Id.	da oltre Spezzano Castrovillari fino Pietrafitta;	Pietrafitta	—	
800	Reggio C. C.	modificato	da oltre S. Eufemia Bif. fino Pontecagnano e diramazioni;	Pontecagnano	—	■
804	Id. P.	Id.	da oltre Reggio C. fino Pontecagnano e diramazioni;	Id.	—	■ *
804	Roccella I.	Id.	da oltre Reggio C. fino Pontecagnano e diramazioni;	Id.	Reggio C.	■

Circolare N. 3v (M. e V.)

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 marzo 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno

destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o Napoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

BAGAGLIAI.

DUI[CR] N. 96547 - 96556.

CARRI.

F N. 169011 - 169028 - 169226 a 169229 - 169472 a 169474 - 169696 a 169698 - 169814 a 169816 - 170423 a 170425 - 170434 - 170488 a 170490 - 170642 - 170822 a 170824 - 170850 - 170852 - 171025 a 171027 - 171639 a 171641 - 172342 a 172344 - 172550 a 172553 - 172932 a 172934 - 172945 a 172947.

L N. 473008 a 473010 - 473411 a 473413 - 473499 - 473612 a 473615 - 474700 a 474702 - 474955 a 474958 - 474997 a 474999 - 475131 a 475133 - 475316 a 475318 - 475340 a 475343 - 475362 a 475364 - 475560 a 475562 - 475943 a 475945 - 475958 - 476120 - 476140 a 476142 - 476504 - 476530 - 476773 - 477156 a 477158 - 477184 a 477186 - 477196.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 *e* 34.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

SENTENZA

Danni da opere pubbliche - Limiti della competenza ordinaria a modificare le opere stesse - Improponibilità dell'azione derivante.

L'azione del privato diretta ad ottenere la esecuzione di lavori che eliminino la causa del danno derivante alla sua proprietà dell'opera pubblica anche quando questi siano tali da non alterarne menomamente la struttura, è improponibile in sede giudiziaria per incompetenza assoluta del magistrato a suggerire norme o ad imporre nell'attuazione dei quali l'Amministrazione esercita poteri discretivi, insindacabili, per quanto riguarda la opportunità e le modalità dei medesimi. L'Autorità giudiziaria è competente soltanto a conoscere dell'azione di risarcimento del danno, prodotto al privato dall'atto della pubblica Amministrazione, limitando però la sua indagine alla constatazione della esistenza materiale ed obbiettiva del danno stesso, indipendentemente da qualsiasi valutazione tecnica dei lavori eseguiti, come quello che implicherebbe un sindacato dell'atto amministrativo, che nell'esclusivo potere della pubblica Amministrazione.

TRIBUNALE DI LECCE, 18 luglio 1912. — Pellegrino Giorgio c. l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nonchè la Società Italiana delle strade Ferrate Meridionali.

IN FATTO.

Che nel costruire la strada ferrata Lecce-Novoli, questa presso il secondo binario attraversò il fondo vincato dell'ing. Giorgio Pellegrino, sito in contrada Mendole e attraversò bensì l'unica strada vicinale che da Lecce conduce al detto fondo.

Che per tale costruzione il corso delle acque venia a subire uno spostamento nel senso che tutte conversero nel sottovia del ponte gettato sulla detta via vicinale in modo che in tali epoche il transito ne riesce impossibile.

Che con atto stragiudiziale del 3 gennaio 1911 l'ing. Pellegrino protestò inconveniente al rappresentante l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato residente in Lecce cav. Giuseppe Volpe, assumendo di aver più volte bonariamente lamentato i danni che da un tale stato di cose gli derivano e invitando le Ferrovie dello Stato a rimuoverne le cause, col regolarizzare altrimenti lo scolo delle acque e rimetterne il corso allo stato pristino.

Che a 30 gennaio 1911 il Pellegrino avanzò anche reclamo in via amministrativa, e perchè le Ferrovie dello Stato non ottemperarono alle di lui richieste, con atti del 20 e del 22 maggio dello stesso anno notificato l'uno al comm. Riccardo Bianchi, quale Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, e l'altro al commendator Antonio Grassi, nelle qualità di Capo compartimento delle Ferrovie dello Stato, sedenti in Napoli, e ciò all'oggetto di ovviare a possibili eccezioni procedurali, convenne innanzi questo Tribunale le Ferrovie dello Stato perchè sentissero accogliere la proposta istanza e conseguentemente.

1. Disporre che l'Amministrazione ferroviaria entro un termine perentorio faccia tutte quelle opere necessarie per regolarizzare lo scolo delle acque presso il sottovia a circa 2 km. da Lecce della via ferrata Lecce-Novoli e precisamente presso le tenute Mendole delle istante, e trascorso il termine da accordarsi, auto-

rizzarlo a procedere sotto la direzione di un ingegnere a tale lavoro a spese sempre dell'Amministrazione ferroviaria.

2. Fare salva l'azione per i danni.

3. Condannare l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato alle spese di giudizio, indennità e compenso.

4. Munirsi la sentenza di clausola di esecuzione provvisoria.

Che a seguito di tale istanza l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentata dal prelodato comm. Bianchi Riccardo, nel far noto l'istituito giudizio da parte dell'ing. Pellegrino alla Società Italiana per le strade ferrate meridionali in persona del suo Direttore generale ing. comm. Adolfo Rossi, e nello assumere che, dei provvedimenti reclamati dall'attore sig. Giorgio Pellegrino sempre che fossero legittimi, l'avere economico dovrebbe essere sopportato dalla Società delle strade ferrate meridionali, come costruttrice della linea Lecce-Francavilla, con la diramazione Novoli-Nardò in forza della convenzione 21 dicembre 1903 approvata mediante regio decreto 16 maggio 1904 N. 447 trattandosi di riparare ad asserte omissioni che si addebitano al costruttore per non aver adempiuto agli obblighi impostigli dall'art. 229 della legge sulle opere pubbliche 21 marzo 1865 n. 2248 all. 4; e che dalla osservanza di tali obblighi la società suddetta non potrebbe considerarsi esonerata in seguito all'avvenuto riscatto delle Meridionali approvato con legge 15 luglio 1906 N. 324, dappoichè con l'art. 10 della relativa convenzione venne confermato e ribadito il dovere della società stesso di completare e rimettere al governo in perfetto stato la linea Francavilla-Lecce con la diramazione Novoli-Nardò ai sensi dell'art. 25 del capitolo annesso alla convenzione 21 dicembre 1903 approvato con regio decreto 26 maggio 1904 N. 447; e per altre ragioni che l'Amministrazione delle ferrovie istante si riservava dedurre in corso di causa e con salvezza di ogni eccezione e di difesa di rito e di merito competente allà medesima verso il sig. Giorgio Pellegrino, conveniva il prefato comm. ing. Adolfo Rossi nella qualità come innanzi a comparire avanti il Tribunale di Lecce per ivi sentirsi, previa riunione della presente causa all'altra sovraindicata dichiarato tenuto a garanzia a rilevare l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato

dalle conseguenze tutte nella domanda spiegata dal ripetuto signor Giorgio Pellegrino con la condanna alle spese ed onorari di causa.

Detta istanza agli effetti di cui all'art. 196 Cod. proc. civ. fu notificata anche al predetto ing. Pellegrino e fu ripetuta alle Ferrovie Meridionali con atto del 25 gennaio ultimo.

Portatesi in discussione le cause riunitesi le parti conclusero come sopra descritto.

OSSERVA IN DIRITTO.

Che secondo le conclusioni libellate dall'attore ing. Giorgio Pellegrino, nel suo atto introduttivo del giudizio il Tribunale è chiamato a disporre che entro un termine perentorio l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato eseguisca tutte quelle opere necessarie per regolarizzare lo scolo delle acque, che in conseguenza della costruzione della strada ferrata Lecce-Novoli vennero a confluire presso il sottovia del ponte in modo da rendersi impossibile in date epoche il transito, e quindi l'accesso al suo fondo Mendole, e trascorso tale termine autorizzarlo a procedere sotto la direzione di un ingegnere a tali lavori a spese sempre dell'Amministrazione ferroviaria e come ben rilevano le Ferrovie dello Stato con la memoria difensiva, il Tribunale dovrebbe dichiarare che la ferrovia ha mancato all'obbligo impostole dalla legge sui lavori pubblici (art. 229) di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza gli scoli delle acque il cui corso naturale era stato alterato dalla costruzione del ponte al secondo km. della deviazione Novoli-Nardò, venendo così ad ostacolare la libera praticabilità di una strada vicinale sottopassante a quel manofatto con grave pregiudizio dell'attore che dovea servirsene per recarsi al proprio fondo. Così proposta tale istanza il Tribunale non può non far dritto alla incompetenza eccepita *ratione materiae* di conserto e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e da quella della Società delle strade ferrate meridionali. E va subito detto che, ed ormai è giurisprudenza

costantemente ricevuta dalla Suprema Corte, il privato non ha azione per obbligare l'Amministrazione pubblica a mantenere, riparare e modificare una opera pubblica. E ciò risponde alle norme sancite dalla legge sul contenzioso amministrativo che regola e disciplina i rapporti contenziosi tra i privati e le pubbliche amministrazioni.

Leggesi all'art. 2 che i giudizi in cui si fa questione di un diritto civile o politico appartengono alle cognizioni dell'Autorità giudiziaria quantunque sia interessata una pubblica amministrazione o meglio quantunque siano proposti contro una pubblica amministrazione e sebbene siano stati emanati provvedimenti del potere esecutivo o dall'Autorità amministrativa. La stessa legge però pone il limite alla giurisdizione del potere giudiziario, imperocchè per l'art. 4 quando la contestazione cade sopra un diritto che si pretende leso dall'Autorità amministrativa, quella giudiziaria deve limitarsi a conoscer degli effetti dell'atto medesimo in relazione all'oggetto dedotto in giudizio, ma l'atto amministrativo non potrà da essa esser revocato o modificato, il che è dato di ottenere ricorrendo alle competenti Autorità amministrative. E nella specie non può revocarsi in dubbio essere un atto dell'Amministrazione dei lavori pubblici quello onde vennero approvati e disposti i lavori per la costruzione della strada ferrata Lecce-Novoli con diramazione Novoli-Nardò, lavori i quali avrebbero menomato il diritto dell'ing. Pellegrino per quanto riguarda l'accesso al suo fondo.

La legge civile comune all'art. 534 dispone che tutto ciò che concerne la costruzione o riparazione delle strade od altre opere pubbliche viene determinato dalla legge e dai regolamenti speciali.

E la legge che regola la costruzione delle strade ferrate è quella sui lavori pubblici, ed è proprio in base a quella legge, tutto ciò che riguarda la costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade ferrate rientra nelle esclusive attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici.

L'autorità giudiziaria è incompetente quindi a suggerire norme e ad imporre lavori, nell'esecuzione dei quali l'Amministrazione ferroviaria ha poteri discrezionali per quanto riguarda l'opportunità e la modalità dei medesimi, poteri non sindacabili e controllabili dell'autorità giudiziaria.

Miglior fortuna non spetta al postumo assunto dell'ing. Pellegrino, e cioè che egli non chiede opere, siano anche accessorie, le quali tendano a modificare la struttura della strada ferrata, ma lavori che eliminano le cause del danno. Ora è chiaro che tale assunto altro non contiene se non una petizione di principio in quanto che con diverse parole non fa che insistere sulle prime conclusioni.

Che sulla rilevata incompetenza non vale indugiare, giacchè lo stesso ing. Pellegrino modificando le conclusioni dell'atto introduttivo addimostra che vuol spiegare la sua azione dinanzi all'Autorità giudiziaria.

Nè l'invocato rapporto contrattuale ove pur esistesse renderebbe competente il Tribunale a giudicare della dimanda per quanto riguarda il capo primo della istanza.

Prescindendo dal fatto che l'impegno assunto di costruire un pozzo assorbente, ove i lamentati inconvenienti sussistessero non fu preso da persona, che per il suo mandato poteva obbligare l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'istanza dell'ing. Pellegrino ha pur sempre l'obbietto la condanna dell'Amministrazione ferroviaria ad eseguire lavori che rientrano nei poteri facoltativi e discrezionali dell'Amministrazione medesima.

Ma se l'autorità giudiziaria è incompetente a disporre lavori relativi ad opere pubbliche, che come sopra si è detto tal facoltà rientra nei poteri della pubblica amministrazione, bene invece è competente, a conoscere dell'azione di risarcimento del danno prodotto al privato da un atto della pubblica amministrazione medesima e nella specie dalla costruzione della strada ferroviaria Lecce-Novoli.

Già abbiamo visto come l'articolo 4 di detta legge del contenzioso amministrativo attribuisce ai Tribunali il potere di giudicare degli effetti dell'atto amministrativo in relazione all'oggetto dedotto in giudizio. La costruzione della linea ferroviaria Lecce-Novoli ebbe per effetto la lesione del diritto dell'ing. Pellegrino e conseguentemente un danno da risarcirsi, e tanto invoca che il Tribunale statuisca su tal domanda.

La Suprema Corte a sezioni riunite con sentenza del 16 marzo 1911, e con altre costantemente conformi giudicava che l'autorità giudiziaria non può in verun caso disporre la rimozione e la modi-

ficazione delle opere, ma deve giudicare dell'avvenuta asserita lesione del diritto a procedere per la occorrente riparazione.

Si comprende che l'accertamento del danno da farsi mediante perizia va rilevato nella esistenza materiale ed obbiettiva e non può estendersi a ricercarne la causa nella valutazione tecnica dei lavori eseguiti giacchè tali indagini implicherebbe un sindacato dell'atto amministrativo, il che rientra nel potere della pubblica amministrazione.

Che ove effettivamente ed a seguito della costruzione della strada ferroviaria l'ing. Pellegrino ebbe a soffrire danni, questi vanno dovuti e risarciti.

Non giova assumere che niuna colpa va imputata all'Amministrazione giacchè essendosi la detta strada costruita in conformità dei progetti tecnici approvati dalle superiori e competenti autorità amministrative non si può presumere che queste siano in colpa. Sostenere che non compete azione di responsabilità se non vi concorre l'estremo della colpa, è quanto meno errato, giacchè i danni sono dovuti non solo quando vi ha un fatto colposo iniuria dati, bensì quando questo difetta, jure dati.

Questa responsabilità indipendente dalla colpa è fondata sul principio di equità naturale *neminem ledere, nemo locupletari debet alinea jactura*, accolto dallo statuto del Regno quando dispone che la proprietà privata è inviolabile e che gli oneri e le perdite che subisce, debbono non già rimanere a carico esclusivo del danneggiato, ma esser ripartite fra tutti quelli che se ne avvantaggiano. E la Cassazione romana con sentenza del 14 giugno 1911 ben giudicava che nonostante l'insindacabilità del modo con cui l'autorità amministrativa costruisce ed esercita un'opera di pubblica utilità, non ostante la mancanza di qualsiasi colpa in tale costruzione ed esercizio, non ostante la facoltà espressamente riconosciuta dalla legge all'autorità amministrativa di far quello che ha fatto nello interesse pubblico, i danni pure arrecati alla proprietà del privato, mediante la costruzione e l'esercizio dell'opera pubblica sono risarcibili ed il danneggiato ha azione giudiziaria per reclamarli.

L'ing. Pellegrino domandò col suo atto introduttivo del giudizio che il Tribunale gli avesse fatto salvo l'azione per i danni,

mentre nel dibattito del giudizio convertì tale richiesta di salvezza in domanda di condanna.

La Società delle strade ferrate meridionali nel denunziare tale fatto rimette al Collegio il giudicare se dopo avvenuta la contestazione della lite sia lecito rinvenire sul passato trasformando in azione principale quella che si annunziava come pure riserva di danni, e se sia perciò consentito mutare e modificare la causa petendi dopo che tra le parti si è perfezionato il vincolo del quasi contratto giudiziario.

Così prospettando la questione, non va dubbio che l'attore non avrebbe potuto mutare la istanza di salvezza di danni in una di condanna.

Ma tale modifica avveniva quando non ancora la lite era definitivamente contestata.

Nell'ordinamento procedurale odierno la contestazione della lite è immedesimata col contraddittorio delle parti e si verifica quando questo si fissa nelle deduzioni reciproche e definitive dell'attore e del convenuto.

Dal momento dell'introduzione del giudizio, che avviene con la citazione fino alla contestazione le parti litiganti sono libere di modificare, ampliare, restringere le relative domande e proposte, qualunque eccezione, e s'intende, purchè non si cambi sostanzialmente la causa petendi ma contestata la lite il tema della controversia è irrevocabilmente determinato, il quasi contratto giudiziario è formato.

E ciò risulta dalla stessa legge la quale semplicemente per i giudizi contumaciali prescrive che l'attore nel corso del giudizio non può prendere conclusioni diverse di quelle contenute nell'atto di citazione (387 C. proc. civ.).

Nè ciò è in contradizione di quanto sopra si è detto, giacchè la contestazione della lite in giudizi contumaciali si retrotrae all'atto stesso della citazione, le cui conclusioni non possono essere variate nel corso del giudizio e ad esse soltanto si deve limitare il campo di detta decisione.

L'ing. Pellegrino modificava uno dei capi della domanda non già dopo la chiusura della contestazione, ma bensì durante il dibattito giudiziario, onde il suo operato non merita censura.

Attesochè sino a quando non si accerti la esistenza dei danni lamentati è intempestivo ogni provvedimento in merito alla istanza della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di esser messa fuori causa.

Attesochè ogni altro provvedimento in merito della distanza libellata dall'ing. Pellegrino come anche in ordine alle spese, va rimesso al definitivo, e non può concedersi la clausola di esecuzione provvisoria della presente non riscontrandosi gli estremi di legge.

P. q. m. il Tribunale, uditi i procuratori delle parti, pronunziando in ordine alla istanza promossa dall'ing. Pellegrino Giorgio con atto del 20 e del 22 maggio 1911 contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ed in ordine alla chiamata in garentia da questa spiegata contro l'Amministrazione della Società delle strade ferrate meridionali con atto del 31 ottobre dello stesso anno e respinta ogni altra contraria deduzione così provvede:

1. Dichiarare la propria incompetenza a giudicare del primo capo della domanda spiegata dall'ing. Pellegrino.

2. Dichiarare la propria competenza a conoscere dell'azione per rivalsa di danni, ed a tal uopo ordina che il perito sig. Salvatore Berardini ingegnere da Lecce, prestato il giuramento dinanzi al giudice estensore, accederà sul posto e propriamente al secondo km. della linea ferroviaria Lecce-Novoli ove questa attraversa il fondo Mendole del detto Pellegrino e la strada vicinale che conduce ad esso fondo, e, tenuti presenti gli atti della causa ed i rilievi delle parti senza trascriverli, accerti e dica: 1. se in conseguenza della costruzione della linea ferroviaria il corso naturale delle acque sia stato spostato; 2. se a seguito di tale spostamento le acque convengono tutte presso il sottovia del ponte e quali danni ciò arreca all'ing. Pellegrino.

Depositerà l'analoga relazione di perizia in questa Cancelleria fra giorni 30 dal prestato giuramento.

3. Riserva ogni altro provvedimento in merito anche alle chiamate in garenzia colle spese.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 388-1912 (Boll. N. 49). — A pagina 1254, sesta linea, invece di « Ordine di Servizio N. 146-1910 », leggesi: « Ordine di Servizio N. 148 e 186-1910 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 12

20 MARZO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO *n.* 1447 *del* 9 *maggio* 1912, *col quale viene approvato il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444, la legge 15 luglio 1909, n. 524, nonchè l'articolo 10 della legge 21 luglio 1911, n. 848, con i quali il Nostro Governo fu autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni di legge, vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tranvie e per automobili, coordinando tali disposizioni con le conseguenti modifiche di forma e raggruppandole organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni da denominarsi secondo gli argomenti;

Udito il parere del Consiglio di Stato in adunanza generale;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia, per le finanze, per il tesoro, per la guerra ,per l'agricoltura, industria e commercio e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 49 del 28 febbraio 1913

Art. 1.

È approvato l'annesso testo unico contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — FINOCCHIARO-APRILE — FACTA — TEDESCO — SPINGARDI — NITTI — CALISSANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

TESTO UNICO

delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili

PARTE PRIMA

Disposizioni relative alle ferrovie

TITOLO I.

Disposizioni preliminari

CAPO I.

Distinzione.

Art. 1.

Classificazione.

(Art. 206, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico pel trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Sono private quelle che che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporaneo di un commercio, di un'industria, di un uso qualunque suo proprio.

CAPO II.

Ferrovie pubbliche.

Art. 2.

Categorie di ferrovie pubbliche.

(Art. 1, primi quattro commi, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza, in base ai seguenti criterî:

l'estensione attraverso il Regno;

l'entità di traffico;

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro, ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali;

l'allacciamento a ferrovie estere;

le considerazioni d'indole militare.

Secondarie sono tutte le altre.

Nelle dissposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie sono distinte in due classi: secondarie propriamente dette e locali, in correlazione alla loro importanza ed alle loro condizioni particolari.

Art. 3.

Ferrovie pubbliche su strade ordinarie.

(Art. 2, primo e secondo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali hanno sede propria.

Le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche a condizione che:

1° si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile. Detta zona, può, in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato e simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sovrindicati, purchè si rispettino le cautele stabilite nel regolamento di cui all'art. 87 del presente testo unico;

(Art. 11, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444). — (Art. 32, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 11, secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

2° abbiano sede separata dal carreggio. La zona pel carreggio deve essere separata da quella riservata alla ferrovia nei modi determinati nell'atto di concessione (siepe, stecconato, mura) tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata. In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

Capo III.

Ferrovie private.

Art. 4.

Categorie di ferrovie private.

(Art. 207, primi tre commi, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie private si dividono in due categorie.

La prima comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare o in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata.

La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo le proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, i corsi d'acqua pubblici, gli abitati ed ogni altro sito od opera pubblica.

(Art. 1, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie private della seconda categoria sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali, in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene.

Art. 5.

Servitù coattive di passaggio.

(Art. 208, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le proprietà private, che debbono intersecarsi con le ferrovie private della seconda categoria, sono soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate debbono adempiere agli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto.

(Art. 300, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'approvazione superiore dei progetti tecnici delle ferrovie private di seconda categoria non conferisce a chi intende di costruirle il diritto d'intraprendere i lavori, se prima egli non abbia fatto constare presso l'autorità amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di avere compiuto tutto ciò che la legge prescrive per l'esercizio della servitù attiva di passaggio nelle altrui proprietà.

Art. 6.

Congiunzioni ferroviarie e stradali.

(Art. 212, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le congiunzioni e le intersecazioni delle ferrovie private con le pubbliche e la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, è fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

Art. 7.

Servizio pubblico su ferrovie private.

(Art. 5, comma quinto e sesto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al Governo è data facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a L. 1200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Capo IV.

Derivazioni d'acque e navigazione lacuale.

Art. 8.

Derivazioni d'acque.

(Art. 15, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le derivazioni di acque pubbliche, posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica

per l'applicazione della trazione elettrica hanno la durata della concessione della ferrovia e ne sono parte integrante.

Art. 9.

Navigazione lacuale.

(Art. 16, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nei riguardi dell'esercizio delle linee di navigazione lacuale in servizio pubblico ed in corrispondenza con le ferrovie la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

TITOLO II.

Concessioni

Capo I.

Concessionari.

Art. 10.

Norma generale.

(Art. 1, prima parte, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, a Provincie e Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, concessioni per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate pubbliche.

(Art. 4, parte seconda dell'ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti allo Stato si provvede con legge.

Art. 11.

Concessioni ad enti pubblici.

(Art. 9, legge 4 dicembre 1912, n. 506).

Le Provincie, i Comuni ed i Consorzi provinciali e comunali sono autorizzati a costruire ed esercitare le ferrovie che venissero loro

concesse, sia a propria cura diretta, sia a mezzo di società o d'imprese subconcessionarie.

Con apposito regolamento, da approvarsi mediante decreto Reale, sono stabilite le norme, con la osservanza delle quali gli enti sovranominati possono costruire ed esercitare le ferrovie.

Art. 12.

Costituzione del Consorzio.

(Art. 7, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I Consorzi di Provincie e di Comuni, per la concessione di una ferrovia o l'acquisto di concessione fatta a terzi, sono costituiti con le forme seguenti:

I Consigli provinciali o comunali deliberano sulla costituzione del Consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun ente morale, il numero dei rispettivi rappresentanti in proporzione della quota di concorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

I rappresentanti del Consorzio compilano, conforme alle disposizioni del presente testo unico di legge ,lo statuto consorziale da approvarsi per decreto Reale sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 13.

Funzionamento e durata del Consorzio.

(Art. 8, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I rappresentanti del Consorzio costituiscono l'assemblea consorziale a cui spetta l'approvazione dei contratti di costruzione, cessione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese e degli utili in proporzione delle quote di concorso.

L'assemblea nomina nel suo seno un Comitato permanente di cui lo statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

Il Comitato permanente amministra il Consorzio nei modi determinati dallo statuto e provvede in massima a tutti gli interessi ed atti dell'azienda consortile.

Il Comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo statuto, elegge un presidente che rappresenta il Consorzio a tutti gli effetti civili e amministrativi.

Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'assemblea ai corpi morali del Consorzio ed ai prefetti delle loro Provincie.

I Consigli comunali e provinciali stanziano nei loro bilanci le somme rispettive.

I prefetti invigilano all'esecuzione di quest'obbligo, e in caso di difetto promuovono l'iscrizione delle somme di ufficio.

Nessuna opposizione, nè in via amministrativa, nè in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.

(Art. 10, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Il Consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione.

Art. 14.

Comitati per le concessioni a Provincie.

(Art. 9 ,legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I Consigli delle Provincie che ottengano concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente.

Art. 15.

Cessione della concessione.

(Art. 295, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore di un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, è sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima i diritti e le ragioni che gli competono, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima deve costituirsi con un capitale che è determinato dal Governo; ed è retta da uno statuto.

Capo II.

Atto di concessione.

Sezione I.

Permesso di studi.

Art. 16.

Domanda per studi.

(Art. 242, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chiunque voglia ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica deve rivolgersi al Ministero dei lavori pubblici con apposita domanda, accompagnata da un piano od abbozzo di massima della linea sulla quale intende di fare i detti studi, ed indicare il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli e compierli.

Art. 17.

Permesso di studi.

(Art. 243, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il permesso, di cui all'articolo precedente, non conferisce al postulante nè un diritto di prelazione, nè alcuna altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facoltà di eseguire nelle proprietà private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso può venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a più postulanti, e s'intende estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Sezione II.

Domanda di concessione.

Art. 18.

Domanda.

(Art. 244, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica debbono essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dalla indicazione del modo col quale s'intenda provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per pronunziare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, può anche richiedere dai postulanti la presentazione del calcolo presuntivo del costo dell'esercizio della ferrovia e quello del suo prodotto lordo, con la esibizione degli elementi statistici su cui questo è fondato.

Art. 19.

Istruttoria.

(Art. 245, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le domande suddette sono subordinate al preventivo esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la parte tecnica, e del Consiglio di Stato per la parte giuridica ed amministrativa.

Sezione III.

Decreto di concessione.

Art. 20.

Decreto Reale di concessione.

(Art. 13, legge 27 dicembre 1896, n. 561. — Art. 246, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie vengono concesse per decreto Reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

L'atto di concessione è basato sopra un capitolato.

Art. 21.

Dichiarazione di pubblica utilità.

(Art. 4, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Col decreto di concessione delle ferrovie pubbliche alla industria privata, s'intende implicitamente emessa la dichiarazione che tali opere sono di pubblica utilità, di che e per gli effetti dell'art. 438 del Codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 518, sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Art. 22.

Durata della concessione.

(Art. 248, prime linee, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*. — Art. 14, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le concessioni delle ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato dagli atti delle medesime, ma non possono essere fatte per un periodo di tempo eccedente i 70 anni

Art. 23.

Determinazioni nell'atto di concessione.

(Art. 2, secondo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506).

Negli atti di concessione sono determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra modalità della costruzione ed esercizio, nonchè il termine di tempo utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

(Art. 16, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 272).

Negli stessi atti di concessione sono determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile di cui deve essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati vengono stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto colle condizioni della strada e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Art. 24.

Cauzione.

(Art. 247, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Alla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario deve dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine, da fissarsi nell'atto medesimo, egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

Tale deposito definitivo è restituito a rate di mano in mano che procedono i lavori di costruzione, salvo un'ultima rata che viene ritenuta fin dopo la collaudazione finale dell'opera.

Capo III.

Sovvenzione sussidi.

Sezione I.

Sovvenzione governativa.

Art. 25.

Ferrovie che possono essere sovvenzionate.

(Art. 1, secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

La sovvenzione è accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale od a sezione ridotta, che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; Comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti, semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

(Art. 3, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura dello scar-

tamento, quando anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

(Art. 2, prime linee, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Non è accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

Art. 26.

Forma della concessione.

(Art. 5, sesto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 27.

Limite massimo della sovvenzione.

(Art. 2, legge 29 giugno 1873, n. 1475; art. 1, legge 30 aprile 1899, n. 168; e art. 1, lettere *b*), *h*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Può essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di L. 5000 per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse.

(Art. 5, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, aumentandone da L. 5000 a 5700 il limite massimo.

(Art. 13, legge 9 luglio 1905, n. 413, e articoli 1 e 5, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Il massimo della sovvenzione chilometrica potrà essere portato fino a L. 10.000 per 50 anni, in favore di quelle ferrovie che:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione;

b) ovvero richiedano una spesa, debitamente accertata, di costruzione superiore a L. 150,000 per chilometro, e inoltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di Provincia, i capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di distretto fra loro o con quelli di Provincia, o a collegare Comuni, la cui complessiva popolazione superi i 100,000 abitanti, o ad unire due linee litoranee del Regno o linee importanti internazionali o a raggiungere il confine.

Art. 28.

Graduazione della sovvenzione.

(Art. 4, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Il sussidio chilometrico in favore delle ferrovie, delle quali si è riconosciuta la pubblica utilità, è accordato in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore fino a raggiungere i limiti stabiliti nell'articolo precedente, tenuto conto specialmente di una o più delle seguenti condizioni:

a) dell'ammontare dei concorsi degli enti interessati in relazione al costo della ferrovia, alle difficoltà e spese di esercizio, alla condizione economico-finanziaria degli enti che hanno interesse alla concessione;

b) della quantità ed estensione del traffico che si presume possa esseer portato sulla rete o linea principale;

c) del vantaggio che ne avranno i servizi pubblici, e specialmente la difesa nazionale, e dei proventi diretti od indiretti delle imposte;

d) della popolazione e superficie della zona servita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima.

Art. 29.

Utilizzazione delle strade e raccordi.

(Art. 15, comma terzo legge 9 luglio 1905, n. 413; art. 3, penultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272; ed art. 1, lettera o), legge 15 luglio 1909, n. 524) — (Art. 6, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si tiene conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione delle strade ordinarie e degl'impianti ferroviari esistenti.

Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni di cui all'art. 56, debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

Art. 30.

Saggio di capitalizzazione.

(Art. 5, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per la determinazione delle sovvenzioni, il saggio lordo di capitalizzazione è stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del debito pubblico consolidato italiano 3,50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre, anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo.

Art. 31.

Decorrenza della sovvenzione e lunghezza sussidiata.

(Art. 1, parte prima, legge 9 luglio 1905, n. 413).

Le sovvenzioni dello Stato decorrono, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, ne ha luogo l'apertura all'esercizio, secondo il piano stabilito negli atti di concessione. La lunghezza di ogni tronco, agli effetti dell'applicazione delle sovvenzioni medesime, è misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino all'estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea.

Art. 32.

Stanziamenti di bilancio.

(Art. 5, due ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le somme da pagarsi annualmente per sovvenzioni sono stanziate nel bilancio dei lavori pubblici in un capitolo denominato: « Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata ».

Quando le sovvenzioni da pagare per una linea eccedono la somma di annue L. 500.000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici.

(Art. 2, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444 e articoli 3 e 4, legge 21 luglio 1911, n. 848).

A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli articoli 27 (comma 3), 222, 223 e 235, saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici i relativi stanziamenti.

(Art. 4, legge 30 aprile 1899, n. 168; art. 5, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera *h*), legge 15 luglio 1909, n. 524 e art. 2, ultimo comma, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nella legge di approvazione del bilancio di previsione dei lavori pubblici si determina il limite dei nuovi impegni che possono assumersi per le sovvenzioni nell'esercizio cui il bilancio si riferisce. Tale limite è aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui agli articoli 224 e 235.

Sezione II.

Sussidi ed offerte legali degli enti locali.

Art. 33.

Sussidi da parte degli enti locali.

(Art. 38, quarto e quinto comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561; e art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le Provincie, i Comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle ferrovie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea è aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

E' loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 34.

Offerte legali.

(Art. 2, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183). — (Art. 5, quarto comma, lettera *b*), legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non è accordata veruna sovvenzione dello Stato se non risulti che siano intervenute, da parte di enti morali o di privati che vi

abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia, fatta eccezione quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravi.

Sezione III.

Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie.

Art. 35.

Distinzione della sovvenzione.

(Art. 7, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 8, lettera *c*), legge 16 giugno 1907, n. 540).

Negli atti di concessione di costruzione e di esercizio dev'essere dichiarato quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

Quando, secondo le risultanze dell'istruttoria, l'esercizio sia attivo, la parte riservata a garanzia dell'esercizio stesso non può essere minore di un decimo nè maggiore di due decimi.

Art. 36.

Vincolo della sovvenzione per le obbligazioni.

(Art. 3 legge 9 luglio 1905, n. 413).

Il Governo può autorizzare le Società per azioni concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'art. 171 del Codice di commercio, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

La garanzia però non può essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rimanere disponibile per l'esercizio.

(Art. 7, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; e art. 8, primo e secondo comma, legge 16 giugno 1907, n. 540).

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, al servizio delle obbligazioni, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della società e le successive modificazioni siano approvati per decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

b) che almeno una metà della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

c) che l'ammortamento delle obbligazioni sia stabilito in un periodo di tempo, non eccedente la durata della concessione.

Il ministro del tesoro, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, stabilisce caso per caso le norme opportune per regolare l'emissione delle obbligazioni stesse in rapporto alle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione.

Art. 37.

Vincolo della sovvenzione per altre operazioni finanziarie.

(Art. 7, commi terzo e quarto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, anche a garanzia di operazioni finanziarie con banche e con istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che siano comunicate al Governo le condizioni dell'operazione finanziaria;

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori, in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici;

c) che l'ammortamento del prestito sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente quello della durata della sovvenzione.

In caso di decadenza della concessione per mancato compimento della costruzione, la sovvenzione resta vincolata per la sola parte corrispondente alla somma effettivamente somministrata in base ai certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 203 è limitata alla sola parte non vincolata.

Art. 38.

Suddivisione in tronchi.

(Art. 7, comma quinto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione può essere vincolata al servizio delle obbligazioni od a garanzia delle suindicate operazioni finanziarie, senza osservanza delle condizioni rispettivamente stabilite dall'art. 36, lettera *b*), e dalla lettera *b*) del precedente articolo.

Art. 39.

Agevolazione fiscale per le obbligazioni.

(Art. 7, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le obbligazioni, emesse esclusivamente per la costruzione delle nuove ferrovie concesse all'industria privata, sono soggette alla tassa di negoziazione, di cui all'art. 73 della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico), nella misura di una lira e centesimi venti per ogni mille lire (decimi compresi).

Art. 40.

Anticipazioni sopra le obbligazioni.

(Art. 19, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Gl'istituti di emissione e le Casse di risparmio sono autorizzati a fare anticipazioni sopra le obbligazioni emesse, a termini dell'articolo 171 del Codice di commercio e degli articoli 36 e 37 del precedente testo unico, dalle società concessionarie di ferrovie.

Tali anticipazioni possono essere fatte a non più di sei mesi e per non oltre i tre quarti del valore corrente delle obbligazioni.

Capo IV.

Concessione di sola costruzione.

Art. 41.

Casi e norme di concessione di sola costruzione.

(Art. 2, meno i tre ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le ferrovie principali necessarie al completamente della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati, secondo le disposizioni degli articoli 25, 28 e 34 del presente testo unico, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile.

In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per l'ammortamento in cinquant'anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle contabilità dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, depurati dalle spese di esercizio da calcolarsi in base al coefficiente determinato nell'atto di concessione; tale compartecipazione fa carico al bilancio dell'Amministrazione stessa e non può eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non può avere durata superiore a 70 anni;

c) la concessione può essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale corrispondente alle residue annualità per sovvenzioni e compartecipazioni ai prodotti, depurate dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Alle condizioni stesse è obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è fatta per legge. Col relativo disegno di legge devono comunicarsi al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato sulla necessità che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

Art. 42.

Asta o licitazione per concessioni.

(Art. 3, primi cinque commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con un unico esperimento, o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, siano ritenute idonee e di notoria solvibilità.

L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di L. 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Art. 43.

Progetto.

(Art. 3 commi sesto e settimo, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale è definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e della compartecipazione ai prodotti, a norma dell'articolo 41.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 44.

Economie ed aumenti.

(Art. 3, commi ottavo e nono, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per metà fra concessionario e Stato, con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo siano richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della compartecipazione ai prodotti è aumentato in ragione del maggior costo delle opere, da determinarsi di accordo od a mezzo di tre arbitri, nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Art. 45.

Vigilanza e danni.

(Art. 3, terz'ultimo ed ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme vigenti nelle concessioni di ferrovie all'industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Durante la concessione lo Stato può sempre rivalersi, sulla sovvenzione che non risulta vincolata a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico e sulle quote di compartecipazione ai prodotti, per i danni, di cui all'art. 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

Capo V.

Compartecipazione ai prodotti.

Art. 46.

Norma generale.

(Art. 285, legge 20 marzo 1865, n. 2248 all. F).

Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo scorso quin-

quennio, eccede il 10 per cento, se altro minor limite non sia stabilito dall'atto di concessione, il Governo ha diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del sovrappiù.

Tale diritto può egli cominciare ad esercitare soltanto dopo scaduti quindici anni dal giorno dell'apertura della ferrovia al permanente esercizio sull'intera sua linea, se nell'atto di concessione non sia stata espressamente fissata epoca più lontana.

Si dichiara poi intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d'esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e i tributi pubblici, le spese di amministrazione, quelle di sorveglianza del Governo, ove ne sia il caso, il fondo di riserva e quello di estinzione del capitale di primo stabilimento.

Il Governo può rinunciare alla compartecipazione dei prodotti cui avrebbe il diritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

Art. 47.

Nuove ferrovie non sovvenzionate.

(Art. 12, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata senza sovvenzione governativa, posteriori alla legge 16 giugno 1907, n. 540, il diritto di compartecipazione dello Stato resta regolato dall'articolo precedente, ma si esercita sul prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario o su quello di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio a norma dell'articolo seguente.

Art. 48.

Nuove ferrovie sovvenzionate.

(Art. 11, legge 16 giugno 1907, numero 540).

Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultrainiziali di ferrovie sovvenzionate, concesse posteriormente alla legge 16 giugno 1907, n. 540, nella misura stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione.

Lo Stato ha pure diritto alla compartecipazione ai prodotti netti, in misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo, quando sia concessionaria una società per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio, negli altri casi.

TITOLO III.

Diritti ed obblighi del concessionario

Capo I.

Linee concorrenti e raccordi.

Art. 49.

Privilegio del concessionario.

(Art. 269, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia, parimenti pubblica. che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente, entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione.

Art. 50.

Diritti dello Stato.

(Art. 270, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Resta però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costruire ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino o ne costituiscano un prolungamento, e di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato faccia di questa facoltà non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennità o compenso di sorta, purchè non gli cagioni danno alcuno od incaglio all'esercizio.

I rapporti che occorra di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessionari, fanno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione è rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 51.

Uso promiscuo.

(Art. 43, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

In caso che altri concessionari di ferrovie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, può il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

È riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie, e di stabilirne le condizioni.

Art. 52.

Allacciamenti.

(Art. 3, secondo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, s'intende soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Art. 53.

Diramazioni.

(Art. 4, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'art. 50, non può opporsi alle diramazioni purchè da stazioni o fermate, di altre ferrovie pubbliche, le quali, sia pure mediante la interposizione di uno scartamento diverso, servano ad unirla ad altra ferrovia pubblica od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti od approdi marittimi, lacuali o fluviali, ogni qualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o siano condizione di una concessione del Governo.

L'esercente della ferrovia, alla quale è imposto il raccordo, deve eseguirne la parte compresa entro i confini di quella ferrovia a spese del richiedente; ed a carico di questi sono tutti gli adattamenti delle

stazioni, del corpo stradale e della soprastruttura, che si rendano necessari per effetto di quei raccordi ed allacciamenti, non meno che l'adempimento di tutte quelle prescrizioni che sono stabilite dal ministro dei lavori pubblici a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

Le eventuali contestazioni, che sorgano nella liquidazione delle spese qui contemplate, sono deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come all'art. 74.

Art. 54.

Raccordi.

(Art. 5, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui all'articolo precedente, al raccordo con tramvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari o esercenti ne facciano domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

Art. 55.

Norme per raccordi ed allacciamenti.

(Art. 6, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire a tramvie o ad importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni o con l'applicazione dell'art. 5 del presente testo unico, il Governo può renderne promiscuo l'uso con altri stabilimenti, in mancanza d'accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'art. 74.

Sui binari di raccordo costruiti con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni può il Governo, in caso di necessità riconosciuta, ordinare un servizio pubblico per merci con tariffe non superiori a quelle della ferrovia alla quale i binari si allacciano.

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale devono sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 56.

Raccordi ed opere non obbligatorie.

(Art. 6, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non possono essere imposti al Governo:

a) i raccordi e gli allacciamenti, di cui all'art. 53, quando le spese relative sono sproporzionate alla entità della nuova linea;

b) l'uso delle stazioni in comune, quando le spese di ampliamento ed adattamento ed i corrispettivi da pagarsi per l'esercizio in comune siano rispettivamente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per l'esercizio di una stazione indipendente, adeguata alle esigenze della nuova linea.

Capo II.

Espropriazioni ed occupazioni.

Art. 57.

Opere ferroviarie di pubblica utilità.

(Art. 225, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F.*).

Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità.

In cosiffatta applicazione s'intendono far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali, dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi d'acqua, o di pub-

bliche o private comunicazioni e per stabilimento di vie d'accesso, e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all'esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie.

Art. 58.

Norme d'esproprio per le nuove ferrovie.

(Art. 77, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata dopo la legge 7 luglio 1907, n. 429, sovvenzionate dallo Stato, si applicano le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli.

Nei luoghi però dove vigano disposizioni legislative speciali più favorevoli agli esproprianti, tali disposizioni sono applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse delle ferrovie.

(Art. 9, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la legge 21 luglio 1911, numero 848, anche se non sovvenzionate dallo Stato.

Art. 59.

Occupazione temporanea.

(Art. 227, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare permanentemente le proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutt le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'art. 57, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali ed oggetti qualunque, per istabilirvi dei magazzini ed officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private e pubbliche che coll'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimento.

Art. 60.

Occupazione di demanio improduttivo.

(Art. 228, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non è dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisionali o temporanee degli alvei delle acque pubbliche, delle spiagge lacuali o marittime, nè di qualunque altro terreno improduttivo appartenente allo Stato, salvo però le reintegrazioni che possano nei casi speciali essere necessarie per restituire a tali proprietà l'attitudine alla propria naturale destinazione, e salva la conservazione od il conveniente trasferimento delle servitù che possano trovarvisi stabilite con legittimo titolo.

Capo III.

Tutela della proprietà ed opere coerenti.

Art. 61.

Comunicazioni e corsi d'acqua.

(Art. 229, legge 20 marzo 1865 n. 2248 all. *F*).

Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte.

Pari obbligo egli ha relativamente allo scolo ed al libero corso delle acque, i condotti delle quali, o naturali od artefatti, rimanessero o interrotti o alterati dalle opere anzidette. E per tutto quanto non dipenda da innovazioni, dopo la esecuzione di tali opere praticate dal fatto di altri, egli è tenuto a garantire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

Al ristabilimento delle comunicazioni e dei corsi di acque di privata pertinenza gl'interessati possono rinunziare, ma ciò deve risultare da formale dichiarazione.

Per le comunicazioni private, gravate di servitù pubblica, chi costruisce la strada ferrata ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva di passaggio sul terreno necessario per il loro ristabilimento. Non possono quindi costringere il proprietario a cederne la proprietà, quando egli non vi consenta.

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati, non si può omettere di provvedere al corso delle acque, i condotti delle quali sono intersecati dalla via ferrata, quando dal loro ristagno sia per soffrirne nocumento la pubblica igiene, o restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

Art. 62.

Manutenzione delle opere relative alle ferrovie.

(Art. 230, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F.*)

Le opere di arte costruite nel corpo d'una ferrovia pubblica per la conservazione e ristabilimento dei corsi d'acqua e delle comunicazioni, tanto di pubblica che di privata pertinenza, debbono essere mantenute da chi ha l'onere della manutenzione di essa ferrovia.

Quanto a quelle costrutte fuori del corpo della ferrovia ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, può, chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione colle pubbliche amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

Nel caso che le dette opere esteriori vengano costruite in sostituzione di altre preesistenti, chi costruisce la strada ferrata ha a suo carico le spese di loro costruzione; ma, dopo il collaudo e la consegna a chi di ragione, ha diritto alla totale esenzione dall'obbligo della manutenzione, a meno che questa non riesca più gravosa di prima, nel qual caso egli è tenuto ad un giusto compenso.

Art. 63.

Attraversamento della ferrovia già costruita.

(Art. 231, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando, per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato dal Governo, una strada ordinaria nazionale, provinciale o comunale, un canale o un condotto d'acqua debbano attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costrutto od esercita la strada ferrata non può opporvisi, purchè lo attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Se l'attraversamento sia cagione di maggiori spese per l'esercizio, manutenzione e custodia della ferrovia, chi l'ha costrutta od esercita ha diritto a giusto compenso.

Egli ha, in ogni caso, il diritto di costruire, mantenere e custodire l'attraversamento a propria cura e spese, mediante il dovuto rimborso.

Art. 64.

Opera di difesa.

(Art. 232, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, devono essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

Capo IV.

Servitù e distanze legali.

Art. 65.

Disposizioni per la manutenzione stradale.

(Art. 233, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le disposizioni della legge sui lavori pubblici concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessori.

Art. 66.

Servitù stradali.

(Art. 234, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla legge sui lavori pubblici alle proprietà coerenti alle strade nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

Art. 67.

Distanze per edifici.

(Art. 235, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

E' proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie od altro qualsiasi edifizio, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura deve, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

Tali distanze possono essere diminuite di un metro per le siepi, muricciuoli di cinta e steccati, di altezza non maggiore di metri 1,50.

Chi costruisce od esercita la strada ferrata è in diritto di richiedere che siano accresciute le dette distanze a misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della locomozione al lato convesso dei tratti curvilinei.

(Art. 34, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

Art. 68.

Distanze per scavi.

(Art. 236, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Laddove le strade ferrate sono in rilevato non minore di tre metri i proprietari dei beni laterali non possono praticare alcuno scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

Art. 69.

Distanze per combustibili.

(Art. 237, legge 20 marzo 1865, n. 2248 all. *F*).

È probito a chiunque di costruire a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso a depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto.

Art. 70.

Distanze per materiale.

(Art. 238, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al disopra del livello delle rotaie, debbono essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 67.

Art. 71.

Riduzioni delle distanze.

(Art. 239, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, con decreto Ministeriale, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, possono essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte agli articoli precedenti.

In tali casi, però, devono sempre intendersi le osservazioni dei concessionari dell'esercizio.

Art. 72.

Demolizione.

(Art. 240, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esistono nelle proprietà laterali, a distanza minore di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifizi, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muricciuoli di cinta, cumuli di materie qualunque o scavamenti, i proprietari possono venire obbligati ad abbatterli o toglierli, o a colmarli, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade.

In siffatto caso, ove non risulti che la esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era stata fatta conoscere al pubblico o con piani esecutivi definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, è dovuta ai proprietari una competente indennità da determinarsi nel modo prescritto dalla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

I fabbricati e gli scavamenti pei quali non risulti necessario l'abbattimento od il riempimento, possono essere mantenuti nello stato in cui si trovano, e possono farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano loro la riconosciuta innocuità.

Art. 73.

Descrizione.

(Art. 241, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Per la esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce le ferrovie deve, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

Capo V.

Passaggio sulle strade ordinarie.

Art. 74.

Disposizione della servitù.

(Art. 2, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva; ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà all'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo comma di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del genio civile della Provincia, ed, in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'art. 106. In tal caso l'importo delle relative note è riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

Art. 75.

Consenso degli enti proprietari delle strade.

(Art. 11, quarto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La servitù passiva, di cui all'articolo precedente, non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve avere sede separata dal carreggio.

Art. 76.

Manutenzione delle strade.

(Art. 42, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie non possono pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e debbono, al bisogno, rimuovere il binario.

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione a proprie spese, della zona occupata dal binario, compresi i manufatti e le opere di arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombro della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

Art. 77.

Obblighi in caso di riscatto, decadenza e scadenza.

(Art. 29, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 11, quinto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia avente qualche tratto sopra strada ordinaria, il medesimo subentra al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

Le stesse disposizioni valgono nei casi di decadenza o di scadenza delle concessioni di ferrovie, stabilite in tutto od in parte del percorso su strade ordinarie.

Capo VI.

Sequestri e responsabilità.

Art. 78.

Sequestri.

(Art. 297, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Nono sono ammessi sequestri a favore di terzi sugli averi di una società anonima concessionaria della costruzione o dell'esercizio di una ferrovia pubblica, sul capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale, Gli eredi, percò, od i creditori degli azionisti non possono, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Debbono anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agl'inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 79.

Danni e sospensione.

(Art. 281, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sotostare a tutti gli eventi, così ordinari, come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione, e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Se, per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordini la temporanea sospensione dell'esercizio, o faccia in modo qualunque interrompere una ferrovia, viene da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionari possano pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

Art. 80.

Responsabilità.

(Art. 290, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsabili, tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati, dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionino, nell'esercizio delle proprie funzioni.

Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti concessionari per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcune delle condizioni della concessione rispettiva, e dalla inosservanza dei propri regolamenti e statuti.

I risarcimenti, ai quali i concessionari sono tenuti in dipendenza di queste disposizioni, sono dovuti pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati.

TITOLO IV.

Costruzione

CAPO I.

Norme di costruzione.

Art. 81.

Chiusura.

(Art. 9, commi primo, secondo e quarto, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altre specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

È però in facoltà del ministro dei lavori pubblici di concedere, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento, la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio.

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia.

Art. 82.

Passaggi.

(Art. 10, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali, dove passano a livello di strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusure manovrati sul posto o a distanza.

Al lato di queste chiusure possono stabilirsi girandole o cancelli equivalenti per il transito dei pedoni.

I passi pedonali possono essere muniti di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passagi a livello privati possono essere muniti di chiusure con chiave da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua resposnabilità.

Sulle ferrovie secondarie le chiusure dei passaggi a livello non sono richieste che nel passaggio a livello di strade carreggiabili di primaria importanza, e nei tratti che non presentino sufficiente visuale libera.

Anche sulle ferrovie principali, secondo norme da stabilirsi nel regolamento, il ministro dei lavori pubblici può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

I passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere messi in evidenza con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

(Art. 213, ultimo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le chiusure da manovrarsi sul posto debbono avere in attiguità case cantoniere e casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia.

Nei pasaggi a livello il suolo della ferrovia dev'essere costituito nelle condizioni di forma e stabilità convenienti perchè il passaggio ordinario possa effettuarvisi con tutta facilità.

Art. 83.

Passaggi a livello.

(Art. 214, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Il numero dei passaggi a livello dev'essere ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile con l'interesse pubblico, più

strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto e con lo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località lo rendano agevole.

Art. 84.

Accessi.

(Art. 215, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Le salite e le chine degli accessi, tanto ai passaggi a livello quanto ai cavalcavia e sottovia, devono essere regolate nella forma, nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

Art. 85.

Attraversamento di corsi d'acqua.

(Art. 216, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

All'attraversamento dei corsi di acqua ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate deve provvedersi con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti, bisognevoli pel loro genere di costruzione di periodiche parziali rinnovazioni, devono essere combinati in modo che le medesime possano eseguirsi senza sospendere l'esercizio ordinario delle ferrovie pubbliche.

Art. 86.

Modalità di esecuzione.

(Art. 8, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I lavori e le opere d'arte di una ferrovia e delle sue dipendenze debbono essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte.

Art. 87.

Norme di esecuzione.

(Art. 8, secondo e terzo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato,

sono stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma-limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della soprastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Nel detto regolamento è pure stabilita la distanza minima necessaria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada.

Art. 88.

Case di guardia.

(Art. 217, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

(Art. 12, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edificî privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

Art. 89.

Stazioni e fermate.

(Art. 219, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali viene determinato negli atti di concessione, avuti i debiti riguardi al servizio del pubblico.

L'ampiezza di dette stazioni, la natura, la grandezza e la disposizione dei loro fabbricati, opere e meccanismi diversi sono regolati dalla quantità, dalla natura e dalla importanza dei servizi che si debbono eseguire.

(Art. 17, legge 27 dicembre 1896 ,n. 561).

Nelle ferrovie secondarie, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio, si possono ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso stazione di fabbricati privati.

Art. 90.

Curve.

(Art. 220, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che si proponga di applicare alla trazione dei treni.

Art. 91.

Larghezza.

(Art. 221, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

La larghezza libera delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, tra i cigli dei rilevati su cui si trovino costituite, tra i margini dei fossi laterali di scolo, laddove siano incassate sotto il terreno naturale od a livello di questo, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non deve essere mai minore di quanto è necessario non solo pel libero passaggio dei veicoli, ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e di manutenzione. L'intervallo fra i due binari nelle ferrovie a doppio binario deve sempre essere sufficiente pel libero scansamento dei treni al loro incontro.

Art. 92.

Cavalcavia e gallerie.

(Art. 222, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Nei calcavia l'altezza della luce è regolata dall'altezza massima delle macchine e veicoli che debbono passarvi sotto; e tanto la larghezza della loro via, quanto le dimensioni della luce dei sottovia, devono essere in giusta relazione con la importanza delle strade ordinarie a cui debbono servire, e con la natura di queste, secondo che siano carreggiabili o soltanto praticabili a pedoni.

Nei sotterranei, l'altezza del vano deve di alcuni decimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia ed opportunamente aumentarsi, se siano di lunghezza considerevole.

Art. 93.

Scarpate e fossi.

(Art. 223, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le scarpe degli sterri, e quelli dei rilevati, devono essere regolate con la inclinazione conveniente alla natura del terreno, in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

I tratti di ferrovia incassati od a livello, o poco più elevati delle campagne laterali, devono essere fiancheggiati da fossi atti a procurare un perfetto scolo delle acque.

Art. 94.

Armamento.

(Art. 224, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Il sistema d'armamento, che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, deve presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli e macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano o a quella si congiungono.

(Art. 18, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nelle ferrovie secondarie, l'armamento dev'essere tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui s'intenda stabilire un servizio comune.

Art. 95.

Telegrafo e telefono.

(Art. 13, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le con-

dutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera.

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto può il ministro dei lavori pubblici autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni, quando si provveda con speciali cautele alla sicurezza della circolazione.

Tale autorizzazione può essere data dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro della guerra, anche per le ferrovie secondarie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni.

Art. 96.

Servizio telegrafico governativo.

(Art. 267, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Sulla palificazione dei telegrafi che i concessionari sono obbligati a stabilire per servizio delle ferrovie, è riservata al Governo la facoltà in ogni tempo di collocare e di esercitare, però a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione dei suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati.

Capo II.

Svolgimento dei lavori.

Art. 97.

Progetto esecutivo.

(Art. 261, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Se una concessione sia stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima, il concessionario prima della esecuzione deve presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i necessari piani e profili circostanziati coi disegni speciali esecutivi delle principali opere d'arte, quali sono i ponti e sifoni di mole od apertura più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a ciò i moduli dei passaggi a livello, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sifoni, dei materiali di armamento, e, quando vengano richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

Al Ministero dei lavori pubblici dev'essere sempre rimessa per proprio uso dal concessionario una copia autenticata di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

Art. 98.

Varianti.

(Art. 262, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Nell'esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d'arte è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici di farvi introdurre quelle modificazioni che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudichi necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non può scostarsi, senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

È però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che siano giudicate necessarie od utili, ma il concessionario non può venire obbligato ad eseguire una modificazione che gli cagioni notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando abbia per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

Art. 99.

Permessi e cautele.

(Art. 263, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari non possono intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, se prima il prefetto della Provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo del genio civile, non acconsenta all'eseguimento delle indicate opere.

Durante la loro esecuzione i concessionari debbono prendere tutte le misure e sopportare tutte le spese necssarie, acciocchè nè il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, nè il pubblico passaggio provino interruzione od incaglio.

A tale effetto a cura e spese dei concessionari, all'intersecazione delle strade pubbliche o gravate di pubblica servitù, ove ciò venga giudicato necessario, devono essere costrutte strade ed altre opere provvisionali, nè possono le comunicazioni esistenti venire interrotte, se

prima per parte del suddetto ingegnere capo l'idoneità e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sia stata accertata.

Un termine perentorio è assegnato ai concessionari per compiere le opere stabili che facciano cessare lo stato provvisorio delle comunicazioni.

Le comunicazioni definitive prima di essere aperte al pubblico devono essere collaudate dall'ingegnere capo del genio civile.

Art. 100.

Misure per le comunicazioni e corsi d'acqua.

(Art. 264, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Sono parimente obbligati i concessionari, durante l'eseguimento dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocchè non rimangano interrotte nè le private comunicazioni, nè i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

Art. 101.

Apertura all'esercizio.

(Art. 257, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, può il Ministero dei lavori pubblici, per ragione di interesse pubblico, permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che trovi conveniente di prescrivere, di aprire, anteriormente all'intera linea, l'esercizio di parziali tronchi; come può permettere l'apertura di essi tronchi, o dell'intera linea all'esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

Art. 102.

Collaudo.

(Art. 258, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Compiuta perfettamente tutta la linea o le linee comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici fa procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una Commissione o di un fun-

zionario da lui delegato, in contradditorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del funzionario del Governo che ne abbia sorvegliato la costruzione.

La collaudazione si riferisce a tutte le opere costituenti il corpo della ferrovia o ferrovie, all'armamento di queste, alle case di guardia, alle stazioni, loro fabbricati ed accessorî ed al materiale fisso.

Essa ha per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni del presente testo unico di legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente pre tutto quanto concerne la guarentigia della sicurezza pubblica e la regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontrino mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, è tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si presti compiutamente, può l'Amministrazione superiore supplirvi d'ufficio, prevalendosi all'uopo di quella parte della cauzione che ancora detenga, e, in caso d'insufficienza, compensandosi sui primi prodotti dell'esercizio della ferrovia.

Art. 103.

Delimitazione del suolo.

(Art. 259, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Dopo il totale compimento dei lavori di costruzione di una ferrovia pubblica e la loro collaudazione definitiva, il concessionario deve eseguire a sue spese una delimitazione del suolo di proprietà della ferrovia medesima, e la formazione, in contradditorio dei funzionari del Governo, ed in quella scala che sia prescritta, di un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, oltre ad un quadro definitivo delle stazioni e fabbricati attinenti e di tutte le altre opere d'arte che siano state costruite in virtù della sua concessione.

Un originale del processo verbale di delimitazione, del piano catastale e del quadro descrittivo sopra indicato è rimesso al Ministero dei lavori pubblici.

TITOLO V.

Esercizio

CAPO I.

Mezzi d'esercizio.

Art. 104.

Motore.

(Art. 210, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero.

Art. 105.

Variazioni del sistema d'armamento.

(Art. 265, comma secondo, ultimo periodo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*, e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 254).

Può essere ammesso, sia all'atto di concessione, sia in seguito, un sistema d'armamento diverso da quelli generalmente adottati, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

Art. 106.

Manutenzione.

(Art. 260, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari debbono mantenere le loro strade ferrate, colle rispettive dipendenze ,costantemente in buono stato, in modo tale che la circolazione possa sempre esservi effettuata con facilità e sicurezza. In difetto vi si provvede d'ufficio, previa regolare ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi.

Le anticipazioni di spese, che in siffatto caso occorrano di fare, sono rimborsate sopra note da rendersi esecutorie dai prefetti delle Provincie attraversate dalle ferrovie.

Art. 107.

Mezzi d'esercizio e di riparazione.

(Art. 218, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Una ferrovia pubblica dev'essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi.

Art. 108.

Mezzi di soccorso.

(Art. 304, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto di quei mezzi di soccorso che sono i più necessari nei casi di sinistri, in quelle stazioni che vengano designate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 109.

Provviste e accessori delle stazioni.

(Art. 266, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le stazioni debbono essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessori richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredati dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

Gli sviatoi, le piattaforme e gli altri meccanismi fissi o mobili, serventi a far passare i veicoli e le macchine da uno all'altro binario, sono stabiliti secondo un sistema approvato, nel numero e nella posizione conveniente all'ufficio cui debbono compiere.

A seconda della natura e della quantità dei servizi che abbiano a farvisi, le stazioni debbono essere provviste di stadere fisse e mobili. di macchine fisse e mobili per elevare e trasportar pesi, di pozzi o condotti d'acqua occorrenti cogli opportuni serbatoi, colonne idrauliche e macchine elevatrici, e finalmente dei meccanismi fissi o mobili pei segnali indicativi della libertà dell'ingresso nelle stazioni medesime.

L'ampiezza delle sale d'aspetto deve essere proporzionata al concorso dei viaggiatori e il loro arredo conveniente alle classi cui vengono destinate.

Non debbono mancarvi latrine ad uso pubblico, decenti ed opportunamente collocate.

Nelle stazioni ed in ogni loro accessorio è in ogni tempo facoltativo alla superiore Amministrazione di ordinare quelle ampliazioni, aggiunte o variazioni che l'esperienza faccia ravvisare necessarie nell'interesse pubblico.

Art. 110.

Illuminazione.

(Art. 305, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi debbono essere illuminati.

Lo debbono essere eziandio quei passaggi a livello per i quali la superiore Amministrazione giudichi ciò necessario per motivi di pubblica sicurezza.

Debbono essere pure muniti di lumi esterni di segnale i treni durante la notte, secondo un sistema da approvarsi dal Ministero.

Le vetture dei viaggiatori debbono parimente essere illuminate nel loro interno durante la notte, e nel passaggio di quei sotterranei che vengono designati dal Ministero.

Art. 111.

Materiale mobile.

(Art. 305, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

I concessionari debbono nei loro progetti determinare le quantità, le specie e le forme normali di questi materiali e mezzi di trasporto, in proporzione dell'estensione delle linee concesse e della presunta quantità e natura del movimento, e far conoscere tale determinazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale può ordinarvi quelle aggiunte o variazioni, che, sentite le osservazioni dei concessionari, giudichi convenienti nell'interesse di un regolare e lodevole servizio pubblico, tanto all'epoca dell'apertura dell'esercizio delle ferrovie, quanto nel progresso di esso esercizio.

Ogni sorta di materiale avente per ispeciale destinazione il servizio dei trasporti deve essere della migliore qualità e costruito secondo modelli di provata bontà: L'Amministrazione superiore, tanto prima quanto durante l'impiego, è in facoltà di sottoporlo a quelle ricognizioni ed esperimenti che giudichi convenienti nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio pubblico, e può prescrivere che venga posto fuori di esercizio ogniqualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso.

Art. 112.

Combustione.

Art. 23, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile, sufficiente almeno per quattro mesi sulle linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il Ministro dei lavori pubblici, d'accordo col Ministro della guerra, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione questo obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimi di ordinare provviste maggiori, l'esercente deve ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi.

Art. 113.

Personale

(Art. 14, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

Il personale destinato a funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio dev'essere riconosciuto idoneo secondo le norme stabilite con speciale regolamento.

Lungo le ferrovie principali dev'essere distribuito il personale di mantenimento, di custodia e di sorveglianza nella quantità necessaria per assicurare la libera circolazione dei treni.

La sorveglianza e la custodia delle ferrovie secondarie può essere affidata al personale di mantenimento, con l'obbligo di visitare la linea almeno una volta al giorno.

Il personale dev'essere di nazionalità italiana, salve le eccezioni che, per giustificati motivi, siano approvate dal Governo.

Art. 114.

Uniforme del personale.

(Art. 307, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico, sopra una strada ferrata pubblica, deve essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo.

Art. 115.

Qualità ed obblighi di pubblici ufficiali.

(Articoli 18 e 27, legge 22 aprile 1905, n. 137; e art. 1, lettera *n*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Tutti gli addetti alle ferrovie concesse all'industria privata, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e quindi surrogati. Può però l'esercente, considerate le condizioni individuali e le speciali responsabilità, applicare invece un provvedimento disciplinare.

CAPO II.

Modalità d'esercizio.

Art. 116.

Orari.

(Art. 282, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gl'interessi e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei treni ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza.

Art. 117.

Corse.

(Art. 282, terzo, quarto e quinto comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere di una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione deve venire prestabilito dal concessionario; ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gl'interessi del concessionario medesimo richiedessero di apportarvi, debbono essere sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo, e sotto questo riguardo sono soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Tanto le corse quanto i loro orari debbono essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia eventualmente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante partecipazione in tempo congruo alla superiore Amministrazione.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi imprevisti o di assoluta urgenza, nei quali le corse speciali o straordinarie per trasporto così di viaggiatori, come di merci, possono eseguirsi, purchè i concessionari abbiano preso tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario.

Art. 118.

Velocità massima.

(Art. 11, legge 30 giugno 1906, n. 272).

La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura.

Nei tratti non muniti di chiusura o nei quali le condizioni della strada non bastano ad impedire l'accesso delle persone o degli animali, la velocità di corsa dev'essere limitata, tenendo conto delle speciali condizioni locali, e non può in nessun caso superare i 60 chilometri all'ora per i treni con freni continui, ed i 45 chilometri per gli altri.

Eguale limitazione di velocità è prescritta per i tratti con passaggi a livello permanentemente aperti.

(Art. 11, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera p), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 chilometri all'ora: per i treni non muniti di freno continuo non deve essere superiore a 25 chilometri.

Art. 119.

Circolazione dei veicoli.

(Art. 212, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I veicoli delle strade ferrate private non possono nè avere ingresso nè circolare sulle ferrovie publiche, e quelli delle ferrovie pubbliche non possono avere ingresso nè circolare sulle private, se le modalità di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

Art. 120.

Regolamenti interni.

(Art. 296, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Gl'individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei regolamenti che credano opportuni per la loro amministrazione interna.

I regolamenti però che essi facciano pel servizio esterno e per l'esercizio delle ferrovie sono soggetti alla preventiva approvazione del Governo, e sono anche obbligatori per quegli individui o società che ottengano ulteriormente la concessione di diramazioni o di prolungamenti delle dette ferrovie, per tutto quanto può riguardare il servizio comune.

TITOLO VI.

Condizioni di trasporto

Capo I.

Tariffe.

Art. 121.

Obbligo dei trasporti.

(Art. 271, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente, con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli siano consegnate, colle sole eccezioni stabilite, per alcuni oggetti speciali, dagli atti di concessione, o dai decreti Reali che emanino in esecuzione del presente testo unico di legge.

Salvo una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici la quale è sempre revocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni treno ordinario di viaggiatori deve esser provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presentino agli uffici delle stazioni.

Art. 122.

Tariffe.

(Art. 272, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

In forza della loro concessione, e sotto condizione dell'esatta osservanza delle obbligazioni portate dagli atti relativi, e delle prescrizioni della presente legge, i concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati, per tutto il periodo di durata del loro privilegio, a riscuotere sia sulle intere linee concesse, sia su tronchi parziali, le tasse di trasporto e altre, in base delle tariffe stabilite negli atti di concessione.

L'applicazione delle tariffe è sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che vengano stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto Reale in esecuzione del presente testo unico di legge.

I prezzi delle tariffe sono considerati come prezzi massimi. I concessionari, tranne i casi contemplati dall'art. 127, hanno facoltà di ribassarli, come pure di far discendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad un prezzo inferiore. Ma è loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto, senza l'autorizzazione del Governo.

Art. 123.

Tariffe massime.

(Art. 16, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nell'atto di concessione sono stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non possono essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

(Art. 13, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nelle concessioni, posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo può consentire, per i percorsi locali, la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe eguali a quelle delle ferrovie di Stato, agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumolo delle distanze, a norma dell'art. 138.

Art. 124.

Esposizione delel tariffe.

(Art. 273, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, debbono essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni, in un luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse.

Art. 125.

Ribassi speciali di tariffe.

(Art. 274, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Non possono dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali ribassi di tariffa ed altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori di trasporto per terra o per acqua che non siano in egual misura concesse a tutti gli altri spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti che ne facciano richiesta, e che offrano alle ferrovie eguali vantaggi e si trovino in pari circostanze. Le dette convenzioni debbono essere notificate alla superiore Amministrazione nell'atto della loro stipulazione.

Art. 126.

Spese accessorie.

(Art. 275, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le spese accessorie, che non siano contemplate nelle tariffe di cui agli articoli precedenti, sono sempre fissate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici e da mettersi a notizia del pubblico, come è prescritto per le tariffe all'articolo 124.

Quanto ai rialzi o ribassi ed alle convenzioni speciali relative a queste spese valgono le disposizioni dei due articoli precedenti.

Art. 127.

Consenso governativo.

(Art. 276, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all F).

Nei casi in cui il Governo abbia con concessionari di ferrovie pubbliche pattuito o assicurazioni d'interesse o compartecipazione negli utili o nei prodotti, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non possono senza il suo consenso accordarsi.

Art. 128.

Contravvenzioni.

(Art. 277, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti sono punite con le pene del Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

Art. 129.

Indennizzi per ritardata consegna.

(Art. 38, legge 7 luglio 1907, n. 429 e articoli 1 e 11, legge 25 giugno 1909, numero 372).

In attesa della revisione delle condizioni dei trasporti, di cui all'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate vengono corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

Art. 130.

Precedenza del reclamo amministrativo all'azione giudiziaria.

(Art. 45, legge 7 luglio 1907, n. 429 ed art. 8, legge 21 luglio 1911, numero 848).

Il disposto dell'art. 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429, è esteso alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

Art. 131.

Cause di competenza dei conciliatori.

(Art. 45, legge 7 luglio 1907 e articoli 1 e 11, legge 25 giugno 1909, numero 372).

Quando le cause per inadempimento delle condizioni di trasporto o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe siano di competenza dei giudici conciliatori, le sentenze, anche per valore non eccedente le L. 50, sono appellabili in conformità degli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455.

Capo II.

Trasporti per conto dello Stato.

Art. 132.

Trasporti gratuiti e a prezzo ridotto.

(Art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

I concessionari di ferrovie sono obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo hanno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a 3 chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso per pacchi postali, detto corrispettivo è aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

(Art. 278, prima parte del secondo comma, legge 20 marzo 1865, numero 2248, all. F) — (Art. 279, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Deve essere accordato trasporto gratuito nelle vetture di qualsivoglia classe, a scelta del Governo, agli agenti delle dogane ed agli ufficiali del telegrafo governativi.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono pure obbligati a trasportare a prezzi ridotti, come viene fissato negli atti di concessione, i sali, i tabacchi ed altri generi di privativa e demaniale; così pure i militari con armi e bagaglio, i doganieri e i marinai della R. Marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri con la forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione sia accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti rgolamenti.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godono del trasporto gratuito così nell'andata come nel ritorno, e vengono trasportate con treni ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

Art. 133.

Spedizioni militari.

(Art. 280, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Ogniqualvolta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima è tenuto a mettere tosto a di lui disposizione, ed ai prezzi stabiliti dall'atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli siano richiesti, quando anche la richiesta si estenda alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l'esercizio della sua linea.

Pel materiale di trasporto pericoloso il concessionario può esigere che la spedizione sia fatta colle necessarie cautele a carico del Governo.

Art. 134.

Studi ed esercizi militari.

(Art. 21, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. esercito e della R. marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

Compatibilmente con le esigenze del servizio ordinario, deve anche mettere a disposizione dell'autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni sono stabilite d'accordo fra l'autorità militare e l'esercente.

Questi deve pure prestare all'autorità militare tutto il concorso che gli è richiesto al fine di predisporre gli orari e le norme per i trasporti in tempo di guerra e nel periodo di preparazione, nonchè in qualunque altro caso di necessità pubblica a richiesta dell'autorità competente.

Art. 135.

Mobilitazione.

(Art. 52, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il comando supremo dell'esercito ha il diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle di-

sposizioni date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario, e di limitare o sopprimere il servizio per il pubblico secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e in tempo di guerra, l'esercente deve continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non ha altra limitazione, tranne quella che possa derivare dall'uso delle sopraindicate facoltà per parte dell'autorità militare.

Nelle anzidette circostanze, il comando supremo dell'esercito ha anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che, a suo giudizio, si trovino in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In questo caso per tali linee viene tenuto un conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e un altro di quelli per servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive sostenute dall'autorità militare, sono versati mensilmente nelle casse dello Stato, che rimborsa l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non ha diritto ad altri compensi.

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà, di cui nei commi precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto Reale su proposta dei ministri dell'interno, della guerra e dei lavori pubblici.

Quando per misura di ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo o il comando supremo dell'esercito ordinino la temporanea sospensione dell'esercizio e facciano in qualunque modo interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per la interruzione e quella per il completo ristabilimento della linea è a carico dello Stato, senza che l'esercente possa pretendere risarcimento di danni.

Capo III.

Servizi cumulativi.

Art. 136.

Obbligo dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

(Art. 42, legge 7 luglio 1907, n. 429).

È obbligatoria, per le ferrovie allacciate tra di loro, l'istituzione dei servizi cumulativi.

Possono essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con rispedizioni da stazioni intermedie.

Qualora non esista l'allacciamento fra la ferrovia ed altri mezzi di trasporto, o, per altre circostanze, si riconosca non conveniente, previo parere del Consiglio generale del traffico, l'istituzione del servizio cumulativo, deve essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi cumulativi o di corrispondenza, secondo i casi, deve essere iscritto in qualunque concessione nuova o rinnovata con imprese di trasporto terrestri, o di navigazione in qualunque modo sovvenute dallo Stato o da enti locali e investite di servizi pubblici rimunerati.

Art. 137.

Condizioni e norme.

(Art. 282, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Il Governo ha facoltà di ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative sono regolate da arbitri.

(Art. 44, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, e per l'uso delle stazioni comuni con le ferrovie dello Stato, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con le altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra Amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le Amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazone delle ferrovie dello Stato, uno dall'altra impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle Amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Art. 138.

Istradamento.

(Art. 41, primo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve, quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue o da essa esercitate, a destinazione o al vettore successivo, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve, quando però questa sia costituita da una linea a scartamento uguale ed in servizio cumulativo colle ferrovie di Stato, e fermi restando i termini di resa, esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi al prodotto per i tratti non percorsi.

(Art. 1, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444, e art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci di cui al precedente comma, non viene tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da linee concesse all'industria privata dopo la legge 12 luglio 1908, n. 414, salvo eventuali accordi sugli istradamenti.

(Art. 41, secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Le riduzioni di tariffe derivanti dall'applicazione della base differenziale sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata posteriori alla legge 7 luglio 1907, n. 429, s'intende imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze.

CAPO IV.

Esercizio economico.

Sezione I.

Servizi economici parziali.

Art. 139.

Applicazione della tassa erariale.

(Art. 15, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del ministro dei lavori pubblici per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai o lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Uguale facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

Art. 140.

Facilitazioni di tariffe per approfittare delle riduzioni fiscali.

(Art. 17, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione al 30 giugno 1906, i quali intendano fruire dei benefici speciali accordati dal precedente articolo, debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti, fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti d'abbonamento settimanale e festivo per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sia riconosciuta possibile caso per caso all'atto dell'applicazione del presente testo unico di legge alle ferrovie esistenti od in corso di costruzione;

b) trasporto gratuito, nei modi che siano stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla e della pesca, che i campagnoli e i pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta

sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito, nello stesso limite di peso, degli attrezzi rurali, che i coltivatori ed i braccianti portino seco per loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui si tratta nelle lettere *b*) e *c*), la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonchè le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, sono stabilite per regolamento.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sin dall'inizio dei beneficî speciali qui disposti, debbono accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte negli atti di concessione. E se di questi beneficî vogliono usufruire in seguito, valgono per essi le disposizioni come per le ferrovie esistenti od in corso di costruzione dopo la legge 30 giugno 1906, n. 272.

Sezione II.

Regime economico completo.

Art. 141.

Autorizzazione dell'esercizio economico.

(Art. 11, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 1, lettera *k*), legge 15 luglio 1909, n. 524; art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e articolo 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata può, con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio.

Art. 142.

Modalità tecniche di esercizio economico.

(Art. 2, primi tre commi, legge 9 giugno 1901, n. 220).

Le modalità e le condizioni tecniche, secondo le quali è effettuato l'esercizio economico, vengono determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel detto decreto sono stabiliti il tipo del materiale mobile, la velocità massima e quella minima commerciale e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

Nello stesso decreto può essere consentita, con speciali cautele l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio. Il telefono deve installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

Art. 143.

Riduzione del diritto di bollo.

(Art. 3, legge 9 giugno 1901, n. 220; art. 1, lettera *i*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

In tutti i casi in cui venga attuato l'esercizio economico di cui all'art. 141, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'art. 157, è sostituito da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viggiatori e dei riscontri per le merci, nella misura dell'1 e mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Art. 144.

Riduzione dell'imposta erariale.

(Art. 4, primo comma, legge 9 giugno 1901, n. 220).

Il Governo, tenuto conto delle condizioni speciali di ciascuna linea o tratto di linea su cui sia attuato l'esercizio economico, può, col decreto Reale di cui all'art. 141, ridurre fino al limite minimo del 2 per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità.

Art. 145.

Riduzione di tariffe.

(Art. 5, legge 9 giugno 1901, n. 220).

In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono adottate, per le linee o tratti di linea ad esercizio economico, tariffe generali e speciali, queste ultime ai sensi dell'art. 416 del Codice di commercio, semplificate e

stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessità speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe può arrivare:

fino al 30 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto superiore a L. 7500 a chilometro;

fino al 35 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto da oltre L. 5000 a L. 7500 a chilometro;

fino al 40 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto non superiore a L. 5000 a chilometro.

Art. 146.

Riduzioni parziali di tariffe.

(Art. 18, comma secondo, legge 30 giugno 1906, n. 272 ;art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Quando le riduzioni disposte con l'articolo precedente riguardino soltanto le tariffe relative a viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento, secondochè il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, è superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od è inferiore a L. 4000.

Art. 147.

Condizioni di applicabilità dell'esercizio economico.

(Art. 12, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le disposizioni dell'art. 146 sono applicabili purchè:

a) l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo;

b) non sia diminuito il numero delle coppie di treni esistenti in base all'ultimo orario estivo ed invernale, anche se attuate in via di esperimento, oltre gli obblighi di concessione e di legge;

c) non venga stabilita concorrenza a linee di Stato, che servano direttamente gli stessi centri e alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

Art. 148.

Esigenze militari.

(Art. 19, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

È in facoltà del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro, a richiesta dell'esercente di una ferrovia secondaria, il cui prodotto sia compreso nei limiti dell'art. 146, di applicarne le disposizioni a quella ferrovia, anche quando taluna delle modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

TITOLO VII.

Disposizioni tributarie

CAPO I.

Tassa erariale.

Art. 149.

Trasporti a grande velocità.

(Art. 1, legge 6 aprile 1862, n. 542; ed art. 1, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

I viaggiatori, nonchè i bagagli e gli oggetti di ogni genere che vengano trasportati a grande velocità sulle ferrovie, pagano allo Stato una tassa calcolata al 13 per cento del prezzo del loro trasporto.

Art. 150.

Trasporti a piccola velocità.

(Art. 2, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

È stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del Regno.

Art. 151.

Frazioni di lira.

(Art. 3, legge 6 aprile 1862, n. 542).

Quando, dall'applicare alla distanza il prezzo unitario di trasporto accresciuto del decimo corrispondente alla tassa, risulti una somma con frazioni minori di un ventesimo di lira, sono queste calcolate per cinque centesimi.

Art. 152.

Riscossione e versamento da parte degli esercenti ferroviari.

(Art. 2, legge 6 aprile 1862, n. 542; art. 2, primo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552; art. 3, legge 14 giugno 1874, n. 1945; art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Le Amministrazioni delle ferrovie sono tenute a riscuotere per conto dello Stato, oltre ed insieme al prezzo di trasporto loro spettante, ed a versare nelle casse dello Stato, entro il termine di quarantacinque giorni dalla scadenza di ogni mese, le somme riscosse a titolo di tasse, come agli articoli precedenti.

Art. 153.

Perdita della tassa erariale per lo Stato.

(Art. 4, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Qualora per il rilascio di un biglietto di viaggio sulle ferrovie, gratuito od a prezzo ridotto, non giustificato da veri motivi del servizio ferroviario, o dalle disposizioni del presente testo unico di legge, o dagli atti di concessione, ovvero se, per convenzioni particolari in contravvenzione all'art. 125, le quali concedono ribasso di tariffa pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione delle tasse di cui nei precedenti articoli, la società o il concessionario della strada ferrata che abbia rilasciato il biglietto o fatta la convenzione deve rifondere del proprio la tassa non percetta, e sottostà inoltre a una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

Rimane salvo al Governo il diritto di computare il prezzo del trasporto nella liquidazione delle garanzie o sovvenzioni, alle quali fosse tenuto

Art. 154.

Norme pei biglietti di favore.

(Art. 5, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Tutti indistintamente i biglietti di circolazione gratuita o a prezzo ridotto debbono essere staccati da un registro a madre e figlia, e i concessionari ad ogni richiesta debbono esibire questo registro all'ufficio governativo di controllo per le opportune osservazioni nell'interesse dello Stato.

I concessionari debbono inoltre prestarsi a quelle altre misure o riscontri che il Governo prescriva a fine di prevenire o scoprire il rilascio abusivo di biglietti di favore.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite con un'ammenda estensibile da 50 a 1000 lire.

Art. 155.

Procedura di esazione.

(Art. 6, legge 14 giugno 1874, n. 1945; ed art. 2, ultimo comma legge 23 agosto 1868, n. 4552).

Decorsi i quarantacinque giorni, di cui all'art. 152, si applica, per la riscossione delle tasse dovute dai concessionari delle strade ferrate, la disposizione dell'art. 1 dell'allegato *B* della legge del 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2ª), ed il tesoro si vale, per l'incasso di tali somme, nonchè di quelle riscosse dalle società per la tassa del bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci, della procedura stabilita dalla legge del 26 agosto 1868, n. 4548, e del privilegio di cui all'art. 1957 del Codice civile.

Capo II.

Registro e bollo.

Art. 156.

Tassa di registro.

(Art. 292, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Gli atti relativi all'acquisto e alla espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie pubbliche concesse all'industria privata, e delle loro dipendenze ed accessori, non sono

soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione e vanno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro.

Essi possono sempre venire estesi nelle forme concesse per quelle espropriazioni che si fanno per opera di utilità pubblica nell'interesse dello Stato.

(Art. 5, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Può essere accordata ai concessionari la esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira per i seguenti atti:

a) l'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

b) l'atto con cui concessionari cedano ad altri l'avuta concessione;

c) il contratto con cui una Provincia, un Comune o un Consorzio stipuli un mutuo nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse.

Art. 157.

Tassa di bollo sui biglietti e riscontri.

(Art. 20, n. 5, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414).

Sono soggetti alla tassa di centesimi cinque, qualunque sia la dimensione della carta, i biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori sulle ferrovie, e quelli di riscontro pel trasporto e per la consegna delle merci e dei bagagli a grande e piccola velocità.

Art. 158.

Tassa di bollo per gli abbonamenti.

(Art. 66, ultimo comma, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414; ed art. 16, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I biglieti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci sulle ferrovie pubbliche sono soggetti ad una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti o riscontri stessi, nella misura dell'1,50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Art. 159.

Sovratassa.

(Articolo unico, legge 27 giugno 1909, n. 411 e art. 1, primo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842).

Allo scopo, di cui al primo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, è stabilita, sino a tutto l'anno solare 1923, una sovrattassa di centesimi cinque alla tassa di bollo dovuta sui biglietti per trasporto di viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, nonchè sui riscontri pel trasporto di bagagli e merci, sulle ferrovie, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura emesse nel Regno e provenienti dall'estero.

La stessa sovrattassa di centesimi cinque è dovuta per i biglietti di abbonamento e pei biglietti e riscontri relativi a trasporti di viaggiatori e di merci sulle ferrovie in esercizio economico, di che agli articoli 143 e 158 del presente testo unico.

(Art. 1, secondo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842).

Dal 1° gennaio 1912 i relativi proventi sono destinati anche agli scopi menzionati nella legge 28 luglio 1911, n. 842.

(Art. 2, terzo comma, legge 12 gennaio 1909, n. 12).

Sono esclusi dalla sovrattassa tutti i biglietti semplici di 3ª classe per le percorrenze non superiori a 10 km. ed i biglietti di andata e ritorno di 3ª classe per le percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori ai 20 km.

Art. 160.

Riscossione della tassa.

(Art. 66, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414).

Le società concessionarie di ferrovie pubbliche o altri esercenti le medesime possono essere esonerati dall'obbligo di fare apporre il bollo ai biglietti o riscontri per trasporto dei viaggiatori o delle merci, quando si sottomettano al pagamento, in rate trimestrali scadute, di una somma annuale corrispondente all'ammontare delle tasse, che sarebbero dovute in ragione del numero dei biglietti o riscontri emessi nell'anno precedente.

Al termine di ciascun anno si fa il computo, di concerto con gli agenti finanziari e sulle risultanze dei registri tenuti dalle società o altri esercenti, dei biglietti o riscontri realmente emessi, ed ha luogo il pagamento o la restituzione di ciò che sia stato in meno o più pagato.

Anche per il primo anno di esercizio i rappresentanti delle società o i concessionari possono godere dell'indicata facilitazione, purchè entro un mese dall'attivazione della linea o di parte di essa, dichiarino all'agente incaricato della riscossione della tassa, il numero approssimativo dei biglietti o riscontri che presumono potersi emettere dal giorno dell'attivazione fino al 31 dicembre dell'anno in corso, ed eseguiscano, in base alla fatta dichiarazione, il pagamento delle tasse in rate trimestrali scadute.

Per l'anno successivo a quello in cui ha avuto luogo l'attivazione della linea si osservano le norme ordinarie calcolando per l'anno intiero il numero dei biglietti o riscontri in proporzione di quelli effettivamente emessi nella parte dell'anno precedente, nella quale la ferrovia fu in esercizio.

CAPO III.

Tributi e variazioni fiscali.

Art. 161.

Tributi immobiliari.

(Art. 283, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento di ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge a carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

Tali tributi, per quanto riguarda al suolo occupato dal corpo delle ferrovie o delle loro dipendenze, vengono fissati in ragione di superficie ed in somma non diversa da quella per cui il suolo medesimo veniva tassato nell'anteriore sua destinazione.

Le fabbriche per uffici, alloggi e sale di aspetto, tettoie, rimesse, magazzini, officine, case cantoniere ed altre, quantunque attinenti al servizio delle strade ferrate, sono censite per parificamento agli altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

Art. 162.

Esenzione dal dazio consumo.

(Articoli 25 e 26, legge 6 luglio 1905, n. 323).

I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze sono considerate come poste fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.

Nel regolamento approvato con R. decreto 17 giugno 1909, n. 455, sono determinate le dipendenze delle stazioni ed è disciplinata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo.

Art. 163.

Variazioni fiscali successive.

(Art. 294, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non è ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che possano venire introdotte nei diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabiliscano dopo le concessioni.

TITOLO VIII.

Disposizioni di polizia.

Art. 164.

Ingresso nelle piazze delle stazioni.

(Art. 301, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei cortili e piazze annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti di ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

(Art. 35, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Sulla sede propria, e nelle dipendenze delle ferrovie è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare

o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai treni o per la spedizione delle merci, i passaggi a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenuti aperti ed i passaggi privati e pedonali; e d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e della Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

Art. 165.

Allontanamento dalla ferrovia.

(Art. 303, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata debbono far uscire immediatamente qualunque persona si sia introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non abbia diritto di entrare.

In caso di resistenza, qualunque impiegato della ferrovia può chiedere l'assistenza dela forza pubblica.

Gli animali abbandonati che si trovano nel suddetto recinto sono fermati e posti sotto sequestro.

Art. 166.

Agenti ferroviari e polizia stradale.

(Art. 44, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Gli agenti delle ferrovie su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle ferrovie.

Art. 167.

Obblighi dei viaggiatori.

(Art. 309, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti, deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli siano date dal personale applicato all'esercizio ed è responsabile delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo.

Art. 168.

Contravvenzioni e pene.

(Art. 310, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; ed art. 20, n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Le contravvenzioni alle disposizioni del capo IV del titolo III sono punite con l'arresto fino ai 5 giorni, e con ammende fino a L. 300, oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del Codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

Nei casi d'urgenza, gli ufficiali addetti al servizio delle ferrovie possono, previo processo verbale, far togliere, anche prima della sentenza sulla contravvenzione, ogni opera ed oggetto dannoso al servizio.

I contravventori possono venire per vie amministrative assoluti dall'obbligo della restituzione delle cose in pristino nei casi contemplati nell'art. 71, se il Ministero dei lavori pubblici, in seguito a relativa domanda, legittimi il loro operato.

Art. 169.

Opposizioni e resistenza.

(Art. 311, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; ed art. 20 n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Le contravvenzioni all'art. 165, nei casi di opposizione o resistenza, sono punite con l'arresto fino a 5 giorni o con l'ammenda fino a lire cinquanta.

Art. 170.

Abbandono del posto.

(Art. 312, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; ed art. 22, n. 6, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Qualunque macchinista o conduttore guarda-freno abbandoni il suo posto mentre un treno è in corsa, è punito con la detenzione da sei mesi a due anni.

Art. 171.

Arresto preventivo.

(Art. 6, legge 25 giugno 1909, n. 372).

In occassione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati, o siano addetti al movimento delle stazioni ove, o fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorveglianza della linea in località e per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

Tutti, indistintamente, i detti agenti che, in presenza del sinistro, o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, incorrono per ciò solo nella pena di cui all'articolo precedente senza pregiudizio delle altre sanzioni dei regolamenti speciali dell'Amministrazione ferroviaria.

(Art. 172.

Remozione di cadaveri.

(Articoli 7 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Qualora, in seguito ad un sinistro ferroviario o per qualsiasi altra causa, ancorchè ignota, si rinvengano lungo la sede ferroviaria, ed in giacitura tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi potranno, anche prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria, venire rimossi, previo accertamento e descrizione delle precise condizioni in cui furono rinvenuti, a cura dei delegati ed applicati di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri Reali o del sindaco del Comune o di chi ne fa le veci.

Eguali facoltà, e sotto la stessa condizione di urgenza, sono conferite al personale delle ferrovie designato dal regolamento, per la rimozione, previo accertamento e descrizione, del materiale rotabile, la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi infortunio ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

Tale materiale sarà inviato alle officine per le occorrenti riparazioni, o rimesso senz'altro in circolazione, salvo divieto dell'autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena compiuti, con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti ed i rilievi del caso.

Art. 173.

Atti d'inchiesta.

(Articoli 4 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Salvo il disposto dell'art. 180 del Codice penale, le Amministrazioni ferroviarie non sono tenute a comunicare all'autorità giudiziaria gli atti e le relazioni delle inchieste in ogni caso di sinistro che abbia recato danno alle persone o alle cose.

Art. 174.

Verbali di accertamento.

(Art. 314, secondo, terzo e quarto comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Alla osservanza di tutte le disposizioni del presente titolo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari governativi d'ispezione, gl'ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

Le infrazioni alle suddette disposizioni, costituiscano esse delitti o semplici contravvenzioni, possono essere accertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari, impiegati ed agenti.

Per la legalità dei detti verbali, gl'impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, debbono essere giurati nelle forme volute dalla legge.

Art. 175.

Conferma dei verbali.

(Art. 315, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, e dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti sono esenti dalla conferma; tutti gli altri devono essere confermati entro i tre giorni successivi a quello del reato, davanti al giudice del mandamento, in cui il medesimo sia stato commesso, o davanti a quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

Art. 176.

Forza probante dei verbali.

(Art. 316, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 20, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, fanno fede sino a prova contraria per fatti punibili con pene che non siano l'ergastolo, l'interdizione perpetua dai pubblici uffici e la reclusione e la detenzione per un tempo non inferiore nel minimo ai tre anni.

Quanto ai reati più gravi, i verbali sono trasmessi al magistrato acciocchè si proceda nelle forme ordinarie.

Art. 177.

Polizia delle ferrovie private.

(Art. 318, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le disposizioni del presente titolo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

TITOLO IX.

Fine della concessione

CAPO I.

Decadenza.

Art. 178.

Ritardo nell'inizio dei lavori oltre il termine dell'atto di concessione.

(Art. 250, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici almeno un mese prima ai concessionari, questi non siano

messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perdono la metà della somma di cui abbiano fatto materiale deposito o per cui abbiano prestato cauzione a termini dell'art. 24, la quale metà è devoluta al Governo, a meno che non facciano legalmente constatare d'impedimenti provenuti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Se il detto deposito definitivo non è stato fatto, o la cauzione prestata nel termine di tempo prescritto, i concessionari perdono l'importare della intera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

Art. 179.

Ritardo oltre il biennio.

(Art. 3, legge 30 aprile 1899, n. 168).

Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo precedente, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a termini del presente testo unico di legge, incorre di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non abbia avviati i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

Se concorrono giustificati motivi, il termine suddetto può essere prorogato di un altro anno.

Le constatazioni all'uopo necessarie sono eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro la dichiarazione di decadenza non è ammesso alcun gravame.

Art. 180.

Ritardo per l'apertura dell'esercizio.

(Art. 251, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Se, alla scadenza del termine fissato dagli atti di concessione pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse, i concessionari non abbiano dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto legalmente constare di impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorrono, di pieno diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza della concessione e nella perdita dell'intera cauzione definitiva.

Art. 181.

Asta pubblica.

(Art. 252, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Nel detto caso il Governo provvede alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo di un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitolati annessi agli atti di concessione, e, per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai terreni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovino già posti in esercizio, sul prezzo di stima che viene determinato da arbitri inappellabili, due de quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti, ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale.

Art. 182.

Aggiudicazione e prezzo.

(Art. 253, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Le concessioni sono deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non possono mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e responsabilità, abbia offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

Il prezzo del deliberamento viene, nel termine che verrà stabilito dagli atti d'incanto, corrisposto dai nuovi concessionari ai concessionari decaduti, prelevatone però prima ciò che è dovuto allo Stato in rimborso di quella parte di cauzione definitiva che sia già stata restituita.

Art. 183.

Secondo incanto e decadenza.

(Art. 254, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Se il primo incanto va deserto, si deve, dentro termine non minore di due mesi, procedere ad un secondo, il quale può essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari s'intendono definitivamente decaduti da tutti i diritti della con-

cessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovino in esercizio cadono immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale è libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; nè in qualsivoglia caso ha altra obbligazione che quella di corrispondere ai concessionari un corrispettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, stimate indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimnto od esercizio della strada ferrata, a giudizio degli arbitri inappellabili sopra mentovati.

Art. 184.

Interruzione dell'esercizio.

(Art. 255, legge 20 marzo 1865, n. 2248 ,all. F).

Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all'industria privata, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prende, a spese e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisionalmente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefigge un termine perentorio dentro il quale deve il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo.

Scaduto questo termine il concessionario che non abbia soddisfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, decade dalla concessione; e si provvede nel modo prescritto ai quattro articoli precedenti.

I rimborso delle spese che il Governo abbia anticipato per effetto del presente articolo è riscosso colle forme e coi privilegi delle imposte prediali.

Art. 185.

Proroghe.

(Art. 256, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le proroghe all'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell'interrotto esercizio, a cui possono avere diritto i concessionari nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendenti, sono determinate dal Ministero dei lavori pubblici con prefiggimento di termini,

l'osservanza dei quali è pei concessionari obbligatoria come quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui siano per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, sono i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici gli avvenimenti o le cause qualunque che abbiano impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro il termine più breve possibile e tale da permettere quelle verificazioni che possano venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze. In difetto i concessionari sono considerati come decaduti di pieno diritto da ogni azione per siffatto riguardo.

Capo II.

Scadenza.

Art. 186.

Obblighi del concessionario.

(Art. 248, meno prime linee, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Alla scadenza del tempo di cui all'art. 22, e pel fatto solo di essa scadenza, lo Stato sottentra ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili od opere costituenti le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

Debbono all'anzidetta scadenza i concessionari consegnare al Governo in buono stato la strada ferrata, le opere componenti la medesima e le sue dipendenze, quali sono l'armamento della via, le stazioni con le fabbriche tutte che vi sono comprese, le rimesse, i magazzini, le officine, le tettoie ed i rilevati di caricamento e scaricamento, le case e casotti di guardia, gli uffici delle esazioni, le macchine fisse ed in generale qualunque altro immobile che non abbia per destinazione distinta e speciale il servizio dei trasporti.

Se, durante quel numero d'anni anteriori alla scadenza delle concessioni che è stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si pongano in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale deve essere consegnata al Governo, questo è in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimangono imperfetti.

Art. 187.

Diritti del concessionario.

(Art. 249, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Alla scadenza delle concessioni i concessionari conservano però, oltre le azioni reali, la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili, e provviste di ogni genere.

Gli atti di concessione stabiliscono, in ogni caso particolare, se, mediante pagamento del giusto valore, i concessionari siano in diritto di esigere che lo Stato ne faccia acquisto, o questo in diritto di pretendere dai concessionari la cessione, ed i modi ed i limiti dell'esercizio di tali diritti.

Capo III.

Riscatto.

Sezione I.

Ferrovie concesse prima della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 188.

Riscatto dopo il trentennio.

(Art. 284, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trent'anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa alla industria privata sia stata aperta al permanente servizio sopra tutta la sua lunghezza, ha diritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

In tale caso al detto concessionario, per tutto il tempo che rimanga ancora a trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, viene corrisposta una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore. Oltre a ciò gli si paga, al momento del riscatto od a quell'altra epoca che dalla concessione sia stata prestabilita, l'importare degli oggetti

mobili e provviste indicate all'art. 187, di cui tanto il Governo è in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l'acquisto al prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso, rimessa a giudizio di arbitri.

La suddetta annualità può essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguaglio del 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 189.

Proroghe di termine di riscatto.

(Art. 8, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le linee concesse prima della legge 12 luglio 1908, n. 444, è in facoltà del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

Sezione II.

Concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444.

Art. 190.

Riscatto prima del trentennio.

(Art. 8, primi cinque commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nelle concessioni di costruzione e di esercizio posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere, prima del termine stabilito dall'art. 188, al riscatto delle linee principali e delle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete, corrispondendo al concessionario un'indennità determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso può eccedere lo ammontare del capitale occorso per la costruzione e per i successivi aumenti patrimoniali debitamente autorizzati ed accertati, detratte le quote di ammortamento per gli anni già trascorsi: da tale valore si deducono le quote di sovvenzione riservate all'esercizio e non occorse per esso, e le offerte degli enti interessati;

b) al rimborso delle spese generali, valutate in misura non eccedente il 2 per cento del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 48;

c) al rimborso delle complessive perdite di esercizio eventualmente verificatesi sino all'epoca indicata per il riscatto, in eccedenza della parte di sovvenzione riservata all'esercizio;

d) ad un premio per l'avviamento dell'industria, che in nessun caso può eccedere il 5 per cento delle somme determinate a norma delle lettere *a*), *b*), *c*).

Le quote d'ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione.

Nelle quote d'ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

Il concessionario ha inoltre diritto all'importo degli oggetti mobili e provviste a norma dell'art. 188.

Sulla necessità che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui all'art. 193.

Art. 191.

Riscatto dopo il trentennio.

(Art. 8, sesto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Trascorsi trent'anni dal giorno in cui una ferrovia pubblica, concessa all'industria privata dopo la legge 12 luglio 1908, n. 444, è stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

1° alle condizioni dell'art. 188, per le ferrovie non collegate o collegate da un solo capo ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

2° alle condizioni dell'art. 188 o a quelle dell'art. 190, a scelta del Governo, per le ferrovie collegate da entrambi i capi ad altre linee ferroviarie o di navigazione.

Art. 192.

Arbitrato.

(Art. 8, settimo ed ottavo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

In mancanza di accordo l'indennità di riscatto è in ogni caso determinata da tre arbitri, nominati uno dal Ministero dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Tale indennità può, a scelta del Governo, essere convertita in annualità al saggio stabilito nell'atto di concessione.

(Art. 9, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato.

SEZIONE III.

Procedure pel riscatto.

Art. 193.

Diffida.

(Art. 9, primi due commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

Nei casi di cui alla sezione II, la diffida non produce alcun effetto, se non è seguita dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene confermata dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici entro tre mesi dalla data della determinazione arbitrale, di cui al precedente articolo.

(Art. 2, tre ultimi commi, legge 7 luglio 1907, n. 429; e art. 1, lettera *s*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

In ogni caso l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, al quale il Governo deve presentare in tempo utile le proposte pel riscatto stesso.

Nel caso in cui il Governo non ritenga conveniente il riscatto, deve darne in tempo utile comunicazione al Parlamento.

Art. 194.

Personale delle ferrovie riscattate.

(Art. 10, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie esercitate dallo Stato.

CAPO IV.

Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato.

Art. 195.

Assunzione per decreto Reale e per legge.

(Art. 2, primo e secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

L'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto Reale.

Il decreto Reale è proposto dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Art. 4, prima parte dell'ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Si provvede con legge all'assunzione dell'esercizio, da parte dello Stato, di linee concesse all'industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario.

CAPO V.

Proroga dell'esercizio privato.

Art. 196.

Proroga.

(Art. 2, terzo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

La proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

TITOLO X.

Vigilanza e sindacato

CAPO I.

Organi governativi.

Art. 197.

Ispettori governativi.

(Art. 287, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da propri funzionari.

Senza incagliare la libera azione dei concessionari per riguardo alla scelta ed impiego degli agenti e dei mezzi di esecuzione, la sorveglianza dei funzionari anzidetti ha per scopo di riconoscere se vengano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni ed obblighi imposti dal presente testo unico di legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione del medesimo e dagli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i funzionari governativi d'ispezione possono ordinare la riforma dei lavori che riconoscano non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformità dei progetti approvati e delle stabilite condizioni, e farne sospendere la continuazione, ove alla detta riforma i concessionari non si prestassero; nel qual caso l'Amministrazione superiore, intese le osservazioni dei concessionari medesimi, può farvi dar opera d'ufficio, ove il caso lo richieda. Incombenza dei funzionari governativi d'ispezione, quando le ferrovie siano aperte all'esercizio, è di sorvegliare alla buona manutenzione loro e delle loro dipendenze ed accessorî, come anche del materiale fisso e mobile, ed alla regolare condotta del detto esercizio.

Invigilano pure sulla esatta applicazione delle tariffe, sull'eseguimento delle convenzioni che siano state stipulate dai concessionari col Governo o con altri concessionari sotto l'approvazione del Governo, e sulla osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia e d'ordine pubblico in vigore.

Le attribuzioni dei funzionari del Governo ed i loro rapporti coi concessionari sono determinati da uno speciale regolamento d'ordine pubblico.

(Art. 278, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; ed art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse.

Art. 198.

Personale d'assistenza per le costruzioni.

(Art. 3, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il ministro dei lavori pubblici coi fondi stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

Art. 199.

Spese di sorveglianza.

(Art. 288, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione od esercizio, sono sempre a carico dei concessionari, i quali le debbono pagare nel modo e tempi che vengano stabiliti negli atti di concessione.

Capo II.

Vigilanza.

Art. 200.

Disposizioni dell'Amministrazione.

(Art. 289, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni del presente testo unico di legge e dei regolamenti di polizia e di sicurezza pubblica emanati in esecuzione del medesimo, ma anche di quelle misure e disposizioni speciali che l'Amministrazione superiore, sentite le loro osservazioni, può prescrivere

per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

Sono sempre a carico dei concessionari le spese occorrenti o che avrà cagionate la esecuzione del testo unico di legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidetti.

Art. 201.

Modificazioni alle proposte dei concessionari.

(Art. 298, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Ogni qualvolta l'Amministrazione superiore creda essere il caso di modificare qualche proposizione dei concessionari, essa deve, salvo i casi d'urgenza, intender questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

Art. 202.

Prescrizioni al concessionario.

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Per le ferrovie concesse all'industria privata il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere:

a) la riforma dei lavori di costruzione, di consolidamento o di ripristino non eseguiti a regola d'arte nè in conformità dei progetti approvati e delle condizioni stabilite negli atti di concessione e di autorizzazione;

b) i lavori occorrenti per assicurare la buona manutenzione delle linee, dipendenze, accessori e del materiale fisso, rotabile e di esercizio;

c) gli aumenti e le modificazioni degl'impianti, dei tipi e della quantità del materiale rotabile e di esercizio, necessari per la regolarità e la sicurezza del servizio.

Non ottemperandosi dal concessionario nel termine fisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può anche provvedere d'ufficio, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, rivalendosi delle spese sulle sovvenzioni governative disponibili, o sui prodotti dell'esercizio con le forme e coi privilegi stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

Art. 203.

Sospensione della sovvenzione.

(Art. 9, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata può essere in tutto od in parte sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione:

a) quando per cause, non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, è in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

b) quando l'esercizio dà luogo a ripetute e gravi irregolarità debitamente accertate, o ne è compromessa la sicurezza;

c) quando non è dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 202, 209 e 211 del presente testo unico di legge.

La sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico. Con tale limitazione la sospensione di pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea, non vengono gli altri tronchi costruiti ed ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

Art. 204.

Contravvenzione per la vigilanza.

(Art. 291, comma primo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F).

Allorchè i concessionari della costruzione o dell'esercizio di una strada ferrata pubblica contravvengano alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici, pronunziate in eseguimento delle dette condizioni, per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

(Art. 11, Codice penale; art. 291, comma secondo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all F.; e art. 1, lett. a), legge 15 luglio 1909 n. 524). — (Art. 291, comma terzo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F.).

Tali contravvenzioni sono punite con ammende da L. 300 a L. 2000.

L'Amministrazione pubblica può inoltre prendere immediatamente tutte le misure provvisorie necessarie per far cessare il danno e la

contravvenzione; e le spese che siano cagionate dalla esecuzione di queste misure vengono riscosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche.

Art. 205.

Verbale di contravvenzione.

(Art. 314 primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lett. *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I verbali di accertamento delle contravvenzioni contemplate nel precedente articolo debbono essere stesi dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti.

Capo III.

Disposizioni speciali pel ritardi dei treni.

Art. 206.

Contravvenzioni.

(Articoli 42 e 58, regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687; art. 1, legge 21 dicembre 1899, n. 446; e art. 1, lett. *g*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Ogni ritardo nella corsa e nell'arrivo dei treni alle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari approvati dal Ministero, quando non provenga da cause di forza maggiore debitamente giustificate e quando ecceda i limiti di tolleranza accordati, costituisce contravvenzione ed è soggetto alle ammende seguenti:

1° per i treni « diretti » dei viaggiatori sono tollerati i ritardi non eccedenti i 20 minuti primi dopo l'ora stabilita negli orari approvati dal Ministero; per i ritardi:

dai 20 ai 30 minuti primi inclusivi	l'ammenda è di	L.	500
dai 30 ai 40 »	»	»	750
maggiori di 40 »	»	»	1000

2° per i treni « omnibus » sono tollerati i ritardi non eccedenti i 25 minuti primi; per i ritardi:

dai 26 ai 30 minuti primi	l'ammenda è di	L.	200
dai 30 ai 40 »	»	»	500
dai 40 ai 50 »	»	»	700
maggiori di 50 »	»	»	1000

3° per i treni «misti» di viaggiatori e merci è tollerato il ritardo di 45 minuti; per i ritardi:

dai 45 minuti primi ad un'ora l'ammenda è di L. 200
maggiori di un'ora » » » 500

4° per le linee, il cui percorso totale è minore di chilometri 50, il limite di tolleranza, per ciascun caso precedentemente dichiarato, è diminuito del quarto.

Art. 207.

Responsabilità dei direttori.

(Art. 2, legge 21 dicembre 1899, n. 446).

Di tali contravvenzioni sono responsabili i direttori generali o direttori d'esercizio che legalmente rappresentano le società esercenti, e sono puniti con le pene pecuniarie di cui al precedente articolo.

Art. 208.

Procedura amministrativa.

(Art. 3, legge 21 dicembre 1899, n. 446).

Elevato il verbale di contravvenzione, dieci giorni almeno prima di promuovere l'azione penale, vien dato amministrativamente notizia della contravvenzione al rappresentante della società esercente indicato nel precedente articolo. Egli può impedire che venga promossa l'azione penale o farne cessare il corso, pagando, prima dell'apertura del dibattimento, la somma corrispondente alla pena stabilita per la contravvenzione, oltre le spese del procedimento.

Capo IV.

Sindacato.

Art. 209.

Comunicazione della situazione patrimoniale e del conto esercizio.

(Art. 18, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Dai concessionari di ferrovie debbono essere ogni anno comunicate al Ministero dei lavori pubblici la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Mini-

stero dei lavori pubblici d'accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilità.

La situazione patrimoniale ed il conto dell'esercizio debbono essere presentati al Ministero contemporaneamente al loro invio ai sindaci per l'approvazione dell'assemblea, quando si tratti di società per azioni, ed entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario dell'azienda, negli altri casi.

Al Ministero dei lavori pubblici debbono pure essere comunicati i verbali delle assemblee degli azionisti entro trenta giorni dalla loro data. Le società estere debbono tenere presso la loro sede o rappresentanza in Italia una copia di tali verbali e di quelli dei Consigli d'amministrazione.

Art. 210.

Osservazioni del Ministero.

(Art. 19 legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero del tesoro, indipendentemente dalle azioni che loro competono e che possono esercitare ai termini delle vigenti leggi e degli atti di concessione, comunica al concessionario le osservazioni e riserve che ritenga di fare sul conto dell'esercizio.

Qualora, trattandosi di società per azioni, il Consiglio d'amministrazione reputi di sottoporre il bilancio all'assemblea degli azionisti prima che le osservazioni e riserve siano state risolute, il testo di esse deve allegarsi al bilancio.

L'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea degli azionisti non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

Art. 211.

Ispezione contabile.

(Art. 20, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il concessionario di ferrovie non può opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici faccia ispezionare tutti gli atti, registri e documenti contabili ed amministrativi concernenti l'azienda ferrovaria, ed è tenuto a fornire tutti i dati, notizie e chiarimenti, anche relativi alla sua azienda generale e che esso ritiene opportuno conoscere per l'esercizio delle sue funzioni di vigilanza e sindacato.

Art. 212.

Contravvenzioni.

(Art. 21, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 209 e 211 del presente testo unico di legge sono punite con l'ammenda estensibile fino a L. 1500 e in caso di recidiva, fino a L. 3000.

Tali pene sono applicate al direttore, od a chi ne fa le veci, nei casi di società concessionarie di ferrovie.

Art. 213.

Contabilità e liquidazione della costruzione.

(Art. 14, legge 12 luglio 1908, n. 444; e art. 1, lettera *u*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I concessionari di ferrovie hanno l'obbligo di tenere regolarmente le contabilità dei lavori di costruzione e di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici il conto di liquidazione totale dei lavori stessi entro sei mesi dalla data del verbale d'ultimazione ferma rimanendo in ogni tempo l'applicazione dell'art. 211.

Nelle concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite a norma dell'art. 212.

Capo V.

Equo trattamento del personale.

Art. 214.

Obblighi dei concessionari.

(Art. 21, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'art. 18 della

legge 22 aprile 1905, n. 137, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono iscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 13 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376. Al personale stabile ed in prova rimanente dovrà essere assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima, in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le inscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento della invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro, relativamente al personale a cui si applica l'art. 13 del predetto testo unico di legge, e per le assicurazioni del rimanente personale, sono stipulate apposite convenzioni fra le Amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle Amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli inscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non può essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento degli stipendi, assegni d'indennità per i secondi. Le ritenute a carico degl'iscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non possono essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gl'inscritti alla Cassa nazionale addetti ai servizi attivi possono chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuti i 55 anni di età.

Art. 215.

Approvazione governativa.

(Art. 22, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le Amministrazioni ferroviarie le quali, entro sei mesi dalla loro costituzione, istituiscano casse proprie d'invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle Amministrazioni stesse e chieggano di questi l'approvazione dal Governo.

L'approvazione governativa è accordata mediante decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

Gli statuti devono contenere, con le altre norme:

a) la determinazione delle ritenute a carico del personale e del contributo a carico delle Amministrazioni ferroviarie, con l'osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dal-

l'articolo precedente, secondochè si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

b) l'obbligo di formare a periodi non superiori ad un quinquennio un bilancio tecnico e di modificare gli impegni o le entrate, se ed in quanto sia necessario in base ai risultati del bilancio stesso;

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti, in conformità alle disposizioni dell'art. 24 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376.

TITOLO XI.

Disposizioni finali

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 216.

Regolamenti governativi.

(Art. 26, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Con regolamenti da aprovarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabilite le norme da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia del presente testo unico di legge, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio, le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonchè i dati statistici che le diverse Amministrazioni ferroviarie e tramviarie devono fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti possono comminare ammende fino a lire 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

Art. 217.

Elenco delle ferrovie pubbliche.

(Art. 20, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, provvede alla compilazione di un elenco di tutte le ferrovie pubbliche esistenti, in corso di costruzione e già

concesse, classificandole secondo le disposizioni dell'art. 2 del presente testo unico di legge.

L'elenco è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, coll'assegnazione di tre mesi di tempo agli interessati per le loro osservazioni. Dopodichè, sentito sulle medesime il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la classificazione viene stabilita con decreto reale a cura del ministro dei lavori pubblici.

Nell'atto di concessione di ciascuna nuova ferrovia si indica la categoria alla quale è assegnata.

Per variazione di classificazione che possa occorrere per qualche ferrovia, il ministro dei lavori pubblici provvede promuovendo il relativo decreto Reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

Art. 218.

Elenco e relazione annua.

(Art. 3, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Il Governo del Re deve presentare annualmente al Parlamento un elenco delle strade ferrate richieste, negate e concesse, ed una relazione circa i motivi delle sue deliberazioni in proposito ed i risultati ottenuti dall'applicazione del presente testo unico di legge.

Art. 219.

Norme di legge aventi carattere generale.

(Art. 1, penultimo comma, legge 15 luglio 1909, n. 524).

L'inclusione nel presente testo unico delle disposizioni in esso comprese non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

CAPO II.

Disposizioni speciali.

Sezione I.

Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali.

Art. 220.

Ferrovie complementari: sussidio massimo.

(Art. 7, primo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 1 lettera *k*), legge 15 luglio 1909, n. 524). — (Art. 5, primo comma legge 12 luglio 1908, n. 444)

Per agevolare la costruzione delle linee complementari il sussidio dello Stato per chilometro di linea può essere elevato fino a lire 8000 per la durata e con le norme dell'articolo 25 e seguenti.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima e ad aumentare a L. 9100 il limite massimo di cui al comma precedente.

Art. 221.

Atti sociali.

(Art. 4, legge 9 luglio 1905, n. 413).

Gli atti relativi alla formazione e alla modificazione dello statuto e alla costituzione del capitale delle Società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie complementari sono soggetti alla tassa fissa di una lira.

Art. 222.

Concessione di una rete o di singole ferrovie in Sicilia.

(Art. 2, legge 21 luglio 1911, n. 848).

La concessione di linee nell'interno della Sicilia, a sezione ridotta con lo scartamento uguale a quello delle complementari sicule costruite per conto dello Stato, può essere fatta dal Governo in uno o più gruppi con una sovvenzione media chilometrica non superiore a L. 10,000 per anni 50, anche se per ciascuna linea non concorrano le condizioni prescritte dall'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Indipendentemente dalle condizioni stesse può essere accordato il massimo della sovvenzione anche per le linee singole in Sicilia, quando costituiscano raccordi o completamenti di linee in esercizio, od a queste colleghino regioni isolate.

Le linee concesse in base alle disposizioni del presente articolo non possono eccedere la complessiva lunghezza di chilometri 500 nel primo quinquennio dalla legge 21 luglio 1911, n. 848, e di altri 300 nel secondo quinquennio.

Nel caso in cui, a rendere possibile la concessione in uno o più gruppi, dei primi 500 chilometri, fosse necessario includervi parte degli altri 300 chilometri, il Governo è autorizzato ad anticiparne la concessione, con che però, agli effetti della convenzione, questo supplemento di linee sia da considerarsi come costruito nel secondo quinquennio.

Art. 223.

Ferrovie sarde.

(Art. 55, legge 14 luglio 1907, n. 562; art. 5, secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera *r*), legge 15 luglio 1909, n. 524, ed articoli 1, 4 e 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Per la costruzione e l'esercizio di ferrovie in Sardegna, destinate a raccordare fra loro le due reti esistenti, a congiungere alle medesime regioni isolate e a completare i tronchi già in esercizio, il Governo del Re è autorizzato a concedere la sovvenzione chilometrica fino al limite massimo di L. 10,000 per 50 anni, indipendentemente dalle condizioni prescritte con l'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Art. 224.

Nuove ferrovie in Basilicata e Calabria.

(Art. 1, legge 21 luglio 1910, n. 580).

La concessione all'industria privata delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria comprende:

1° la costruzione e l'esercizio delle linee:

a) Bari-Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle della Salandra-Valle del Suaro-Armento-Valle dell'Agri-Atena, escluso il primo e secondo lotto del tronco Altamura-Matera;

b) Potenza-Laurenzana-Valle del Sinni-Nova Siri, escluso il tronco Guardia Perticara-Armento-San Martino, comune alla linea precedente;

c) Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, escluso il tronco Castrovillari-Spezzano;

e) Cosenza-Cotrone per la Sila;

f) Porto Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana, con diramazione a Soverato;

g) Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro;

h) Saline di Lungro alla ferrovia Jonica;

i) Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro;

2° l'esercizio dei tronchi ora in costruzione a cura diretta dello Stato:

a) Altamura-Matera (primo e secondo lotto);

b) Castrovillari-Spezzano Albanese;

c) Pietrafitta-Rogliano;

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, previa interposizione del binario ridotto entro il normale;

a) Sicignano-Lagonegro;

b) Gravina-Altamura;

c) Pietragalla-Potenza;

d) Cosenza-Rende San Fili;

e) Rende San Fili-Sibari;

f) Soverato all'incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro;

g) Cosenza-Pietrafitta.

Per i tratti Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci è autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato.

Art. 225.

Sovvenzioni.

(Art. 2, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Le sovvenzioni chilometriche per le linee di cui al precedente articolo, da accordarsi a norma dell'art. 26 del presente testo unico, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Con-

siglio di Stato, sono determinate in misura che non può mai superare i limiti massimi medi indicati appresso:

a) per il periodo di tempo dal giorno successivo all'apertura allo esercizio di ogni linea o tronco sino al giorno dell'apertura all'esercizio dell'intera rete;

entro un massimo medio di L. 14,300 per la costruzione e l'esercizio delle linee indicate al n. 1 del precedente articolo;

di L. 1950 per la costruzione e l'esercizio dei tronchi indicati al n. 2;

di L. 3550 per l'utilizzazione e l'esercizio delle linee e dei tronchi indicati al n. 3;

b) entro un massimo medio di L. 10,500 per la costruzione, e di L. 1500 per l'esercizio, per il periodo di tempo che correrà dal giorno successivo all'apertura all'esercizio dell'intera rete sino al termine di 70 anni, computati dala prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete stessa.

Il limite di L. 3550 e quelli di cui al comma *b*) del presente articolo possono essere dal Governo aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per l'interposizione del binario ridotto entro il normale sulla Sicignano-Lagonegro e per l'esercizio promiscuo.

Art. 226.

Prodotto lordo iniziale.

(Art. 3, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il prodotto lordo iniziale medio per le linee medesime è determinato in misura non minore di L. 4000 o chilometro.

Art. 227.

Compartecipazione dello Stato.

(Art. 4, legge 21 luglio 1910, n. 580).

A parziale modificazione dell'art. 48 del presente testo unico ha luogo, per tali linee, la compartecipazione dello Stato:

a) ai prodotti lordi ultrainiziali, appena sia raggiunto il prodotto iniziale sui tronchi aperti all'esercizio ;

b) ai prodotti netti, in misura non minore del 70 per cento, dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale, computato sul capitale azionario approvato dal Governo.

Art. 228.

Ultimazione della rete e delle singole linee o tronchi.

(Art. 5, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nell'atto di concessione sono stabiliti i termini entro i quali le singole linee o i singoli tronchi, di cui all'art. 224, dovranno essere costruiti e aperti all'esercizio, e sono stipulate opportune sanzioni per assicurare e garentire l'esatta osservanza dei termini prescritti.

L'intera rete dovrà essere compiuta e aperta all'esercizio non più tardi del 1924.

Art. 229.

Riscatto.

(Art. 6, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Decorsi venti anni dal giorno fissato nell'atto di concessione, di cui all'art. 224, per l'apertura dell'intera rete all'esercizio, lo Stato avrà diritto al riscatto della rete stessa:

a) corrispondendo al concessionario la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione per le rimanenti annualità;

b) acquistando il materiale mobile a prezzo di stima, depurato dalle quote di rinnovamento comprese nella sovvenzione per le rimanenti annualità.

Quando in ciascun anno del triennio precedente al riscatto l'esercizio sia stato attivo, indipendentemente dalla sovvenzione governativa, sarà inoltre corrisposta al concessionario, a titolo di premio, la somma corrispondente ad una metà del reddito netto ragguagliato al cento per cinque per la rimanente durata della concessione.

Art. 230.

Cauzione — Cessione.

(Art. 7. legge 21 luglio 1910, n. 580).

La concessione, di cui all'art. 224, non potrà aver luogo se il richiedente non avrà prestata la cauzione definitiva in misura non minore di 5,000,000 di lire e dimostrata la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per l'intrapresa.

È vietata la concessione o subconcessione di sola costruzione.

Dopo decorsi dieci anni dall'apertura dell'intera rete al regolare servizio potranno essere ammesse, coll'autorizzazione governativa e con la garanzia dei due decimi dalla sovvenzione di costruzione, la cessione o subconcessione dell'impresa e la subconcessione dell'esercizio.

Art. 231.

Linee dello Stato concesse in solo esercizio.

(Art. 8, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Saranno date in consegna al concessionario le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta, conservando alla Sicignano-Lagonegro lo scartamento normale e l'esercizio di Stato che vi sarà mantenuto per i viaggiatori e per le merci.

Per il passaggio dei treni a scartamento ridotto sulle linee dello Stato e per quelli di Stato sulla Sicignano-Lagonegro non sarà corrisposto alcun pedaggio.

Art. 232

Promiscuità dei ponti ferroviari per la viabilità ordinaria.

(Art. 9, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nelle Calabrie, su domanda delle Provincie, il concessionario è obbligato di fare le opere necessarie per adattare i ponti delle linee ferroviarie al passaggio dei veicoli e dei pedoni.

In mancanza di accordi il maggior compenso per le opere occorrenti è determinato da arbitri.

Art. 233.

Personale.

(Art. 10, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Per la costruzione e l'esercizio delle linee di cui all'art. 224, il concessionario deve impiegare esclusivamente italiani, con preferenza dell'elemento locale, salve le eccezioni autorizzate dal Governo per giustificati motivi.

Art. 234.

Derivazioni di acque ad uso della rete.

(Art. 11, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Venendo richieste dal concessionario derivazioni idrauliche per adottare la trazione elettrica su alcune delle linee di cui all'art. 224, allo scopo di sopprimere tratti a dentiera, la riserva nei riguardi ferroviari può essere imposta dal Governo anche in misura maggiore di quella necessaria alla trazione, purchè dal concessionario venga assunto l'obbligo di somministrare sull'eccedenza, a prezzo di costo ed in misura determinata dal Governo stesso, la quantità di energia occorrente per servizi pubblici locali.

Art. 235.

Ferrovie concesse in sola costruzione.

(Art. 2, tre ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue L. 15,000 per la Belluno-Cadore e L. 8500 per le altre.

SEZIONE II.

Disposizioni per le ferrovie non concesse in base a leggi speciali.

Art. 236.

Ferrovie a sezione ridotta in Sicilia, Calabria e Basilicata.

(Art. 5, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 5, quarto comma, lettera *a*), legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le linee e tronchi che siano concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nella Calabria e nella Basilicata possono essere accordate le sovvenzioni governative, anche se non risultino intervenute offerte legali di enti morali e di privati interessati a norma dell'art. 34.

Art. 237.

Sussidi degli enti interessati.

(Art. 1, quarto e quinto comma, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Le Provincie e i Comuni meridionali, della Sicilia e della Sardegna, che abbiano già raggiunto il limite legale dei cinquanta centesimi dell'imposta erariale, non possono elevare la sovraimposta sui terreni oltre la media risultante dagli ultimi cinque anni, a partire dal 1° gennaio 1902, computando nella media anche gli anni in cui non abbiano ecceduto dal limite legale. Eguale divieto è fatto per qualsiasi aumento della sovraimposta erariale per le Provincie e i Comuni che non abbiano anteriormente alla legge 15 luglio 1906, n. 383, raggiunto il limite legale.

(Art. 4, ultimo comma, legge 16 giugno 1907, n. 540).

A tale disposto può essere derogato, in caso di evidente pubblica utilità, per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato, per le deliberazioni delle Provincie e dei Comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie.

CAPO III.

Disposizioni transitorie.

Art. 238.

Concessioni anteriori al 1865.

(Art. 299, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*, continuano ad esser rette, fino alla estinzione del loro privilegio, dai loro atti di concessione e dalle disposizioni legislative o regolamentari a cui questi si riferiscono. Le prescrizioni della legge stessa sono applicabili soltanto per gli oggetti d'ordine pubblico o di polizia generale, e per quelli a cui detti atti non abbiano provveduto.

Art. 239.

Separazione della sede ferroviaria dalla stradale.

(Art. 11, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le prescrizioni dell'art. 3, relative alla separazione della sede ferroviaria da quella del carreggio, non sono applicabili alle ferrovie secondarie concesse e non ancora costruite, o non ancora concesse, ma i cui progetti e piani finanziari sono stati al 1° marzo 1908 già riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevoli d'approvazione per l'impianto su strade ordinarie senza sede separata dal carreggio.

Art. 240.

Validità dei regolamenti esistenti.

(Art. 382, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *p*), legge 15 luglio 1909, n, 524).

Fino a che non siano emanati i regolamenti per la completa esecuzione del presente testo unico di legge, restano in vigore i regolamenti esistenti nelle parti che al medesimo non siano contrari.

PARTE SECONDA.

Disposizioni relative alle tranvie

TITOLO I.

Tranvie urbane

CAPO I.

Concessione del suolo stradale.

Art. 241.

Concessione del suolo stradale — Deposito.

(Art. 1, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non può mai avere durata maggiore di anni sessanta.

Art. 40, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle tramvie a trazione meccanica, debbono esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e possono anche pretendere il pagamento d'un canone, od una compartecipazione ai prodotti.

CAPO II.

Autorizzazione dell'esercizio.

Art. 242.

Autorizzazione dell'esercizio.

(Art. 1, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

All'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica si provvede con decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

Art. 243.

Consenso degli enti stradali.

(Art. 38, comma primo, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le domande per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica debbono essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 18.

Capo III.

Costruzione ed esercizio.

Art. 244.

Materiale mobile ed impianti di locomozione.

(Art. 4, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degl'impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e deve ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio; ovvero prima di applicarli, se trattasi d'innovazioni durante l'esercizio stesso.

Art. 245.

Collaudo.

(Art. 3, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Ultimati i lavori, si procede al relativo collaudo in concorso d'un rappresentante del Governo prima dell'apertura al pubblico esercizio della tranvia o di qualche tronco di essa.

Art. 246.

Sorveglianza governativa.

(Art. 11, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 375, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524; ed art. 20, n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

La sorveglianza dell'esercizio per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e viene disciplinata con apposito regolamento.

Tale regolamento, approvato con decreto Reale, previo il parere del Consiglio di Stato può contenere la comminazione di pene dell'arresto per un tempo non superiore nel massimo ai cinque giorni o dell'ammenda non eccedente le L. 300.

Art. 247.

Attribuzioni del prefetto.

(Art. 7, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

La composizione massima dei treni, la dotazione minima di personale di servizio per ogni treno e per la custodia e sicurezza della linea, il minimo intervallo fra i treni che si succedono, sono determinati dal prefetto, sentiti i funzionari governativi d'ispezione, tenendo conto delle condizioni d'andamento altimetrico e planimetrico della via.

Art. 248.

Orari.

(Art. 8, primo e secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali possono pure essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione s'intende implicitamente data dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abbia fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

Art. 249.

Treni speciali.

(Art. 8, ultimo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Quanto ai treni speciali basta che ne sia dato avviso in tempo utile, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, al prefetto, il cui silenzio equivale ad approvazione.

Art. 250.

Tariffe massime.

(Art. 10, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le tariffe massime dei trasporti sono fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento deve pure essere approvato dal medesimo.

Art. 251.

Sospensione dell'esercizio e revoca dell'autorizzazione.

(Art. 11, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada; e, qualora non si provveda, può anche revocare ogni autorizzazione.

TITOLO II.

Tranvie extraurbane.

Capo I.

Occupazione del suolo stradale.

Art. 252.

Consorzi e servitù coattiva.

(Art. 17, commi primo, secondo e terzo, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Quando le strade da occupare da una tramvia siano di spettanza di enti diversi, è necessaria la costituzione del Consorzio, con le norme fissate dagli art. 12 e seguenti, solo quando l'intrapresa sia assunta in comune dagli enti proprietari delle strade, o si stabiliscano in comune rapporti di gestione con l'assuntore.

Al Consorzio possono partecipare altri enti interessati in ragione delle rispettive quote di concorso.

Negli altri casi sono applicabili le disposizioni dell'art. 74, purchè non vi siano opposizioni da parte degli enti proprietari di tratte di strade che nel loro complesso superino i due terzi della intera lunghezza della tramvia da costruire.

Art. 253.

Tratti urbani.

(Art. 17, comma quarto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le tranvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

CAPO II.

Concessione governativa.

Art. 254.

Atto e durata della concessione.

(Art. 17, comma sesto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La concessione ha una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada, quando sia previamente intervenuto il loro consenso o sia stato costituito il Consorzio, ma non può mai eccedere il limite stabilito dall'art. 241.

Art. 255.

Sorveglianza governativa.

(Art. 15, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tramvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse alla industria privata.

Art. 256.

Tutela del patrimonio stradale.

(Art. 13, lettera *c*), legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nel decreto Reale di concessione è stabilito il modo col quale gli enti proprietari della strada, riservata esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio, di cui al precedente articolo, possono provvedere per la tutela del patrimonio stradale e per la osservanza dei patti stabiliti a loro riguardo negli atti di concessione.

Art. 257.

Norme applicabili.

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540; art. 6, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Alle tranvie extraurbane a trazione meccanica sono applicabili le disposizioni degli articoli 171 e 202.

Capo III.

Sovvenzione governativa.

Art. 258.

Sovvenzione.

(Art. 18, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, ultima parte del secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183; art. 1, lettera *u*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico, il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni, semprechè le nuove tramvie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea ferroviaria delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a L. 2000 a km. quando le tramvie:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima, o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a L. 45,000 a km. compresa la prima dotazione di materiale mobile.

(Art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Per le sovvenzioni alle tramvie extraurbane si applicano le disposizioni degli articoli 34 e 236.

Art. 259.

Atto di concessione della sovvenzione e garanzia delle obbligazioni.

(Art. 18, terzo comma, e art. 19, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le sovvenzioni sono accordate col decreto stesso di concessione della tramvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, secondo le disposizioni dell'art. 35; e possono essere vincolate a norma degli articoli 36, 37 e 38.

Sono pure ad esse applicabili le disposizioni degli articoli 39 e 40 del presente testo unico.

Art. 260.

Compartecipazione e scadenza.

(Art. 17, comma quinto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel decreto Reale di concessione sono stabilite, nei casi di tramvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiantata in tutto o in parte su strade provinciali o comunali, oppure del Comune o dei Comuni interessati riuniti in Consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

Art. 261.

Esenzione fiscale per le tramvie sovvenzionate.

(Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma dell'articolo 258, è soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 262.

Stanziamento di bilancio.

(Art. 18, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi alle sovvenzioni a tramvie extraurbane sono riuniti in solo con la denominazione « sovvenzioni alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico » ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge d'approvazione del bilancio stesso, nei limiti d'assegnazione stabiliti dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

Art. 263.

Norme applicabili alle tramvie extraurbane sussidiate.

(Articoli 9, 18, 19, 20 e 21, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Alle tramvie extraurbane sussidiate sono applicabili gli articoli 203, 209, 210, 211 e 212.

Art. 264.

Norme per la previdenza.

(Art. 14, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Le norme relative alla previdenza, stabilite negli articoli 214 e 215, sono estese a favore del personale delle tramvie sovvenzionate dallo Stato.

CAPO IV.

Disposizioni speciali.

Art. 265.

Preferenza.

(Art. 48, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Fra due o più domande di sovvenzione riguardanti una stessa regione delle Provincie meridionali, della Sicilia e della Sardegna, è data la preferenza a quella avente per oggetto linee e tronchi che si completino fra loro formando una rete tramviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o facciano capo a servizi esistenti.

Art. 266.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

(Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo del sussidio stabilito dall'art. 258, indipendentemente dalle condizioni di cui alle lettere *a*), *b*) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee in Basilicata e Calabria, di cui all'art. 224.

TITOLO III.

Disposizioni comuni alle tranvie urbane ed extraurbane.

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 267.

Sussidi degli enti morali.

(Art. 38, quarto e quinto comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le Provincie, i Comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle tramvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal

giorno in cui la linea sia aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 268.

Pubblica utilità.

(Art. 41, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Alle tramvie a trazione meccanica, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

Capo II.

Costruzione ed esercizio.

Art. 269.

Sede tranviaria.

(Art. 2, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le tranvie debbono avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario deve essere collocato al livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale deve restare sempre riservata una zona di larghezza tale che, a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente nel caso di tranvia urbana e dell'autorità governativa nel caso di tranvia extraurbana, sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza sia inferiore a quattro metri, si deve sempre ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tranvia deve, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1.20 di altezza sul piano stradale.

(Art. 17, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il presente articolo non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tranvie.

Art. 270.

Comunicazioni telegrafiche e telefoniche.

(Art. 5, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Tutte le stazioni delle tranvie a trazione meccanica e le fermate che siano indicate dall'autorità governativa debbono essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico e fornite degli apparecchi necessari per il regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre, nei punti della linea che siano determinati dal Governo, il concessionario deve applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità governativa.

Art. 271.

Norme applicabili alle tranvie.

(Art. 9, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 43, legge 27 dicembre 1896, n. 561; art. 7, legge 30 giugno 1906, n. 272; art. 11, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272 ed art. 11, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 44, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Sono applicabili alle tranvie a trazione meccanica gli articoli 11, 51 a 56, 118, ultimo comma, 132, primo e secondo comma, e 166.

(Art. 42, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Agli esercenti delle tranvie a trazione meccanica è applicabile l'art. 76. L'obbligo di cui al secondo comma dell'articolo stesso si estende fino a metri 0.50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada.

Art. 272.

Contributo per la sorveglianza.

(Art. 12, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561; art. 1, lettera f), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le tranvie sono soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, o di conces-

sione, in una misura non eccedente lire venti al chilometro per le tranvie urbane, da versarsi nelle casse dello Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

CAPO III.

Disposizioni finali.

Art. 273.

Applicabilità delle leggi sulle ferrovie.

(Art. 47, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Per le tranvie a trazione meccanica hanno vigore, per quanto siano ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni del presente testo unico di legge, parte prima.

Art. 274.

Osservanza delle disposizioni anteriori.

(Art. 46, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Tutte le tranvie a trazione meccanica esistenti o concesse alla data del 27 dicembre 1896 cadono sotto la osservanza delle disposizioni contenute nei titoli I e III della parte seconda del presente testo unico di legge, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni.

PARTE TERZA.

Disposizioni relative agli automobili

TITOLO I.

Disposizioni generali

Art. 275.

Sussidi ad automobili in servizio pubblico.

(Art. 5, legge 30 giugno 1904, n. 293).

Per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, lo Stato può accordare sussidii alle Province, ai Comuni ed ai privati concessionari secondo norme da stabilirsi con speciale regolamento da approvarsi per decreto Reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Art. 7, legge 16 giugno 1907, n. 540; e art. 1, lettera *l*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Tali disposizioni sono applicabili ad altre forme di trazione meccanica, senza rotaie, su strade ordinarie per servizio di viaggiatori o di merci.

Art. 276.

Limite massimo, durata e riconferma.

(Art. 20, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

I sussidi dello Stato pei servizi pubblici di trasporto con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue L. 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

La riconferma è di diritto per un altro novennio, quando le località servite non vengano congiunte da ferrovie o tranvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio.

Art. 277.

Casi speciali.

(Art. 20,, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

a) essere elevati sino ad annue L. 800 a chilometro, quando occorrano notevoli spese di esercizio, e sino ad annue L. 1000 quando si tratta di filovie;

b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in via di esperimento o per determinati periodi dell'anno.

Art. 278.

Stanziamento di bilancio.

(Art. 20, quarto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nella parte ordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici, i capitoli relativi ai sussidi per automobili ed altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie sono riuniti in un solo con la denominazione «sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie tra località non congiunte da ferrovie o tranvie» ed agli stanziamenti necessari si provvede di anno in anno a norma dell'art. 262.

Art. 279.

Manutenzione stradale.

(Art. 2, legge 15 luglio 1909, n. 524).

Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 280.

Prescrizioni e sorveglianza.

(Art. 17, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie, sono date dal Ministero dei lavori pubblici le disposizioni occorrenti per garantire la sicurezza dell'esercizio

Non ottemperandosi dall'assuntore nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può escludere dalla circolazione le vetture che, a suo esclusivo giudizio, non presentino garanzie di sicurezza, ed anche sospendere l'esercizio.

Art. 281.

Sospensione dei sussidi.

(Art. 10, legge 16 giugno 1907, n .540).

Il pagamento dei sussidi dello Stato per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione maccanica su strade ordinarie può essere sospeso nei casi di cui all'articolo precedente e alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 203.

Art. 282.

Esenzione fiscale.

(Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma degli articoli 276 e 277 è soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 283.

Contravvenzioni.

(Art. 3, legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento, approvato con decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato, per le automobili in servizio pubblico o privato o per altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, sono punibili con ammende, oltre al

risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui sieno tenuti i contravventori a termine del Codice penale.

Le ammende sono:

a) da L. 1000 a L. 2000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformità al tipo approvato;

b) da L. 100 a L. 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo, nei casi d'eccesso di velocità;

c) da L. 50 a L. 300 negli altri casi.

È da applicarsi sempre il massimo dell'ammenda quando vi sia recidiva.

TITOLO II.

Disposizioni speciali

Art. 284.

Manutenzione d'ufficio delle strade.

(Art. 52, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Nelle Provincie meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, nel caso che gli enti proprietari delle strade da percorrersi con le vetture automobili, i quali abbiano chiesta o consentita la concessione, non provvedano alla regolare manutenzione delle strade, il Governo può, nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli articoli 214 e 262 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto del 21 maggio 1908, n. 269.

Art. 285.

Sussidi e servizi postali.

(Art. 51, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Nelle Provincie meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, la concessione ed il pagamento dei sussidi, in corrispettivo dei quali l'esercente deve, all'occorrenza, assumere anche

i servizi postali, sono determinati caso per caso, con decreto Reale udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 286.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitanti alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

(Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo dei sussidi, di cui all'art. 277, indipendentemente dalla condizione di cui alla lettera *a*) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee, di cui all'art. 224.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Il ministro di grazia e giustizia
FINOCCHIARO-APRILE.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio.
NITTI.

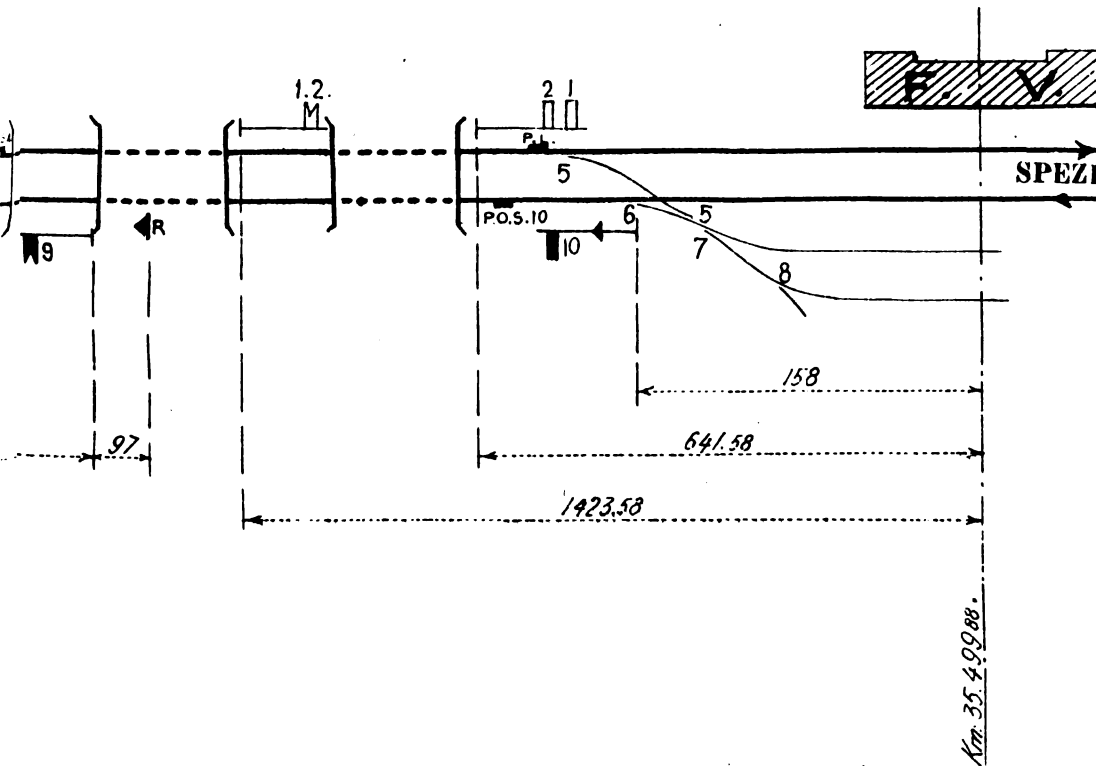
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro della guerra
SPINGARDI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CALISSANO.

RADDOPPIO DEL BINARIO F

APPARATI C

NB. — La traversata **a b** è collegata coi segnali di protezione e di partenza mediante serratura di sicurezza.

APPENDICE N. 13

al Regolamento pel vestiario uniforme del personale

Alla Tabella *A* (Quadro IV) viene apportata la seguente modificazione:

Dal gruppo: Capi Conduttori Principali di 1°, 2° e 3° grado — Capi Stazione di 3° e 4° grado — Applicati, ecc. devonsi depennare i Capi Stazione di 3° grado, i quali devonsi invece includere nel gruppo precedente, il quale resta così formato:

« Capi Stazione Principali — Capi Stazione di 1°, 2° e 3° « grado — Guardie di Stazione addette alle sale di aspetto delle « grandi Stazioni ».

Alla Tabella *B* (pagina 36) in corrispondenza a « Capi Stazione di 3° grado » devonsi depennare le indicazioni relative alla concessione senza contributo dell'Amministrazione delle giubbe categorie 39ª e 40ª, indicazioni che furono aggiunte con l'Appendice N. 3, e devesi invece annotare la concessione, senza contributo dell'Amministrazione, dei soprabiti (*stiffelius*), cat. 1ª e 2ª con la durata minima di 24 mesi ognuno.

Alla stessa Tabella *B*, nelle pagine 28 e 30, si apportano le seguenti modificazioni nelle indicazioni relative alla concessione

dei berretti, e rispettiva durata in mesi, ai Verificatori ed agli Untori:

A *pagina* 28:

Grado	Qualifiche	Somministrazioni con o senza contributo dell'Amministrazione.	Berretti neri di panno	Berretti neri di seta
Categorie degli oggetti di vestiario				
13	Verificatori	Con contributo	6	6
			12 mesi	a scelta
		senza	—	—

A *pagina* 30:

15	Untori	Con contributo	6	6
			12 mesi	a scelta
		senza	—	—

Alla Tabella C (pagina 61) si apportano le modificazioni seguenti:

Qualifica degli agenti	Descrizione dei berretti	Categ.	Prezzo
Capi Squadra Accenditori e Manovali - Capi Squadra Guardiani di Officina - Fuochisti conduttori di motori a vapore - Fuochisti di caldaie a vapore - Fuochisti accenditori di locomotive (R. M.) - Guarda Portoni - Verificatori - Elettricisti (R. M.) - Operai Meccanici.	Berretto di panno nero con un galloncino in argento e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma F. S. su piccola ruota alata sormontato da una locomotiva	77	3.95
	Berretto di seta nera come sopra (per i soli Verificatori).	77-bis	4.50
Accenditori - Deviatori - Guardiani d'Officina - Untori.	Berretto di panno nero con un galloncino di lana rossa e con trofeo in metallo costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da una piccola locomotiva . . .	85	2.11
	Berretto di seta nera: come sopra (per i soli Untori)	85-bis	3.36

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza N. 81 *del* 19 *febbraio* 1913.

Ordine Generale N. 2. (A.).

Modificazioni ed aggiunte al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

(Appendice N. 13).

Si porta a conoscenza del personale l'unita Appendice al Regolamento per il vestiario uniforme, con la quale vengono portate al Regolamento stesso alcune modificazioni ed aggiunte, riguardanti le uniformi dei Capi Stazione di 3° grado, ed i berretti per i Verificatori e per gli Untori.

Appendice all'Ordine di Servizio N. 370-1912. (R.).

Soppressione dell'ufficio stralcio della cessata ragioneria di Genova.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270-1912).

A decorrere dal 16 aprile 1913 verrà soppresso l'ufficio stralcio della cessata ragioneria di Genova.

La trattazione delle vertenze e la liquidazione contabile delle partite afferenti l'ex Compartimento di Genova verranno rispettivamente effettuate: dalla Ragioneria di Milano, per le partite riguardanti linee passate a far parte della nuova circoscrizione del Compartimento di Milano e dalla Ragioneria di Torino per le partite riguardanti le linee rimaste a far parte della nuova circoscrizione del Compartimento di Genova.

Ordine di Servizio N. 88. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Zoagli e Chiavari.

Dalle ore 13 del giorno 20 marzo 1913 l'esercizio a doppio binario ora limitato da Riva Trigoso a Chiavari della linea Genova-Spezia verrà esteso anche al tratto Chiavari-Zoagli.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio sono indicati il dispositivo dei binari nelle stazioni di Zoagli e di Chiavari, i rispettivi segnali di protezione e di partenza, nonchè tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali d'avviso N. 7 e 9 della stazione di Zoagli lato Chiavari sono preceduti da avvisatori acustici collegati coi predetti segnali in modo da funzionare soltanto quando i segnali stessi sono disposti a via impedita.

Dalla stessa data entrambe le suddette stazioni venendo a trovarsi nelle condizioni previste dall'Ordine di Servizio 84-1910 saranno autorizzate ad effettuare incroci e precedenze senza che occorra la fermata del treno che arriva per ultimo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di Servizio N. 89. (M. e L.).

Sistemazione del segnalamento della stazione di Casale Monferrato lato sud.

In seguito alla sistemazione dei binari e dei segnali, verso sud, la stazione di Casale Monferrato dal 6 aprile 1913 verrà protetta come segue:

Per i treni in partenza: da un semaforo a due ali di 1ª categoria collocato fra la 1ª e la 2ª linea, a metri 162 dall'asse del

F. V.: l'ala superiore comanda ai treni diretti verso Valenza; l'altra a quelli verso Asti.

Per i treni in arrivo: verso Valenza, da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a sinistra dei treni cui comanda, preceduto a m. 900 da uno di 3ª categoria pure a sinistra distante m. 207 dalla punta del deviatoio estremo della stazione.

Verso Asti da un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a sinistra dei treni cui comanda, preceduto a m. 860 da uno di 3ª categoria pure a sinistra situato a m. 198 dalla punta del deviatoio estremo della stazione.

Tutti i suddetti segnali, il deviatoio di allacciamento della linea per Asti e quello estremo della stazione sono manovrati con apparato centrale in apposita cabina situata a sinistra dei treni dispari, a m. 708 dall'asse del F. V.

Il bivio Asti non è più considerato in piena linea, ma come facente parte integrante della stazione di Casale Monferrato.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 90. (C.).

Trasporti destinati od in transito per la Germania.

(Vedi Ordine di Servizio N. 83-1913).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 83-1913 si avvertono le stazioni che il nuovo Bollettino di scorta (Begleitzettel) di trasporti di merci, destinati od in transito per la Germania sostituisce, nei soli riguardi della Germania, la dichiarazione per le dogane (Mod. H. 1).

E poichè il Bollettino medesimo, nella parte da compilarsi dai mittenti, non contiene alcuna indicazione circa la specie delle operazioni doganali (importazione definitiva, importazione temporanea, introduzione in deposito, ecc.) alla quale i trasporti deb-

bono essere sottoposti in Germania, così le disposizioni medesime debbono, *a cura esclusiva dei mittenti, figurare sempre nella apposita colonna della lettera di vettura che accompagna il trasporto.*

Fermo, poi, sempre, a termini della Convenzione internazionale di Berna, che soltanto gli speditori sono responsabili della esattezza delle indicazioni e dichiarazioni contenute nella lettera di vettura e dei documenti che debbono scortare i trasporti, pur tuttavia, anche nei riguardi del regolare andamento del servizio, le stazioni dovranno assicurarsi che sul documento di trasporto, e nell'apposito spazio, sia sempre indicata la natura della operazione doganale da compiersi.

Si ripete, poi, ad ogni buon fine, l'invito alle stazioni di chiedere per tempo al magazzino stampati competente il quantitativo di Bollettini di scorta (Mod. C^{H} 34) che presumibilmente può loro occorrere quale prima fornitura, tenuto presente, come già avvertito nell'Ordine di Servizio più sopra ricordato, che le disposizioni di cui trattasi sono da applicarsi anche ai trasporti accettati prima del 1° aprile 1913, ma che per quella data possono avere raggiunta la stazione del confine germanico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 91. (C.).

I. Appendice al regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1910).

Col giorno 1° aprile 1913 andrà in vigore la I^{a} appendice al regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, la quale comprende le modificazioni al regolamento stesso già pubblicate con gli Ordini di Servizio N. 241 e 275 del 1910, 202, 271, 301 e 407 del 1911; 58 e 177 del 1912 e con le Circolari N. 38-1911, 48 e 49 del 1912, nonchè alcune varianti ed aggiunte ai corrispettivi di commissione e facchinaggio.

La distribuzione dell'Appendice verrà fatta a cura del Servizio Commerciale, avvertendo che per uso del personale di magazzino delle stazioni e viaggiante saranno fra breve distribuiti dei foglietti contenenti le aggiunte e modificazioni da apportarsi ai due estratti del regolamento.

In conformità alle suddette varianti si è provveduto altresì alla stampa su foglio volante, della I[a] appendice al fascicolo: « Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali, edizione maggio 1910 », e che andrà pure in vigore col 1° aprile 1913. Tale appendice è da vendersi al pubblico al prezzo di cent. 10 per esemplare e le stazioni, per soddisfare alle domande d'acquisto, dovranno indirizzarsi all'ufficio contabilità dei prodotti in Firenze, che ne tiene la scorta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, *ai guarda magazzini, ai capi squadra alle merci ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 92. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1913).

Dal 1° aprile 1913, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg. potrà aver luogo anche per la destinazione di Misurata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 93. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Jesi e Fano sono state fornite a partire dal 15 marzo 1913 degli abbonamenti speciali per le rispettive serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese:

STAZIONI	SERIE
Jesi	VI, VIII e K
Fano	IV, V. VI,.VIII e K.

Per conseguenza nell'allegato *B* all'Ordne di Servizio Numero 106/1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913, dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 94. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di Servizio N. 84-1913)

Con riferimento al punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 393-1912, si avverte che dal 1° aprile 1913 l'accettazione dei trasporti in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica potrà aver luogo anche per la destinazione di Misurata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 95. (C.).

Modificazioni alla circoscrizione dei riparti di movimento e di quelli telegrafici.

Nell'occasione dell'apertura all'esercizio del tronco Longarone Z.-Perarolo e della linea S. Vito-Motta di Livenza-Portogruaro, sono state apportate alcune modificazioni alla circoscrizione dei riparti di movimento della divisione di Venezia, di cui nell'Ordine di Servizo 334/1912.

Dalla data d'apertura delle dette linee i suindicati Riparti rimangono costituiti come appresso:

SOVRAINTENDENZA — *Venezia*:

Sovraintendenza delle stazioni di Venezia e linea Venezia-Mestre (i).

I RIPARTO — *Verona*:

Peri (i)-Verona (i)-Padova (e); Doppio Bivio Bacchiglione (i) Schio.

II RIPARTO — *Bassano*:

Padova (e)-Bassano; Doppio Bivio Bacchiglione (e)-Treviso P. C. (e); Camposampiero-Montebelluna (e); Quadrivio Catene (e)-Primolano-Confine.

III RIPARTO — *Venezia*:

Padova (i)-Mestre (e)- Portogruaro-Casarsa (e).

IV RIPARTO — *Udine*:

Bivio Motta (e)-Casarsa (i)-Udine-Pontebba; Casarsa-Pinzano; Udine-Cormons.

V RIPARTO — *Treviso*:

Mestre (e)-Treviso (i)-Belluno; Treviso-Motta di L.-S. Vito (e); Motta di L.-Portoguaro (e); Bivio Cadore-Perarolo.

Si avverte poi, per le opportune correzioni all'Ordine di Servizio 334-1912, che i Riparti Telegrafici di Torino 2°, Alessandria, Novara, Firenze, Pisa I, Bologna I e II, debbono considerarsi costituiti come appresso:

TORINO II:

Torino (e)-Santhià-Vercelli; Chivasso-Aosta; Chivasso-Asti (e)-Castelrosso-Casale; Casale-Vercelli; Casale-Valenza (e); Mondovì--Casale-Asti (e).

ALESSANDRIA:

Trofarello (e)-Alessandria; S. Giuseppe (e)-Acqui-Alessandria-Bivio Bormida; Bra (e)-Cantalupo; Asti-Acqui; Asti-Castagnole; Alessandria-Valenza-Bivio Gravellona (e).

NOVARA:

Novara-Domodossola (e); Santhià (e)-Arona (e); Vignale-Varallo; Vercelli (e)-Rho (e); Vercelli (e)-Cava Carb. (e); Novara-Torreberetti (e); Casale (e)-Corsico.

FIRENZE:

Stazioni di Firenze; Firenze-Prato (e); Firenze-Faenza (e); Firenze-Chiusi; Firenze-Empoli; Siena-Asciano-Chiusi; Asciano-Montepescali (e).

PISA I:

Empoli-Pisa-Livorno; Livorno-Grosseto; Pisa-Vada; Livorno-Colle Salvetti; Cecina-Volterra; Campiglia-Piombino.

BOLOGNA I:

Piacenza-Bologna; Modena-Verona (e); Dossobuono-Legnago (e); Mantova-Cerea; Bologna-Nogara; Bologna-Pistoia (e).

BOLOGNA II:

Bologna (e)-Padova (e); Bologna (e)-Rimini; Rovigo-Chioggia; Ferrara-Rimini; Castelbolognese-Ravenna; Lugo-Lavezzola; Legnago-Monselice; Legnago-Rovigo.

Si aggiunge, infine, che deve essere tolta l'indicazione I esposta di fianco alla sede del riparto telegrafico di Ancona, nonchè l'altra indicazione (e) posta di seguito al nome della stazione di Gioia del Colle a pag. 978 del citato Ordine di Servizio (Riparto Telegrafico di Taranto).

Circolare N. 15. (C.)

Accettazione delle merci spedite in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Circolare N. 58-1912).

Malgrado il richiamo fatto con la Circolare N. 58-1912, le stazioni continuano ad accettare, per il trasporto in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, merci prive affatto di imballaggio, o con imballaggio non adatto al trasporto via mare, e più specialmente aratri, semplici ed a macchina, battitrici, seminatrici, altri meccanismi e macchine in genere, comprese quelle da cucire e loro parti, secchi di ferro, tornelli di ghisa, filo di ferro per siepi, tubi di ghisa e di grés, picconi, mazze, molle e sale per vetture, badili, ferri da cavallo, pietre mole, porta-catini, letti, sedie ed altri mobili.

Ciò dà luogo a frequenti avarie delle merci e ritardi nella riconsegna in conseguenza delle giacenze a cui tali trasporti devono sottostare negli scali marittimi di transito, dove gli agenti della Navigazione si rifiutano di accettarli nelle anzidette condizioni anormali.

Le stazioni accettano pure colli di merci sui quali non sono scritti, o lo sono non chiaramente, i numeri e le marche di riconoscimento, nonchè l'indirizzo del destinatario, od ai quali, allorquando tali indicazioni sono apposte su targhette o cartellini, questi sono applicati in modo da staccarsi e perdersi facilmente.

Si verificano in tali casi disguidi e smarrimenti di colli, nonchè ritardi nel loro inoltro per il tempo che necessariamente si richiede ad identificarli in confronto dei documenti di trasporto, nelle varie consegne ai transiti e particolarmente per e dal bordo dei piroscafi.

Importa adunque che le stazioni prima di accettare merci dirette in Sardegna si assicurino sempre scrupolosamente che esse si trovino nelle condizioni volute dall'art. 17 Capo III delle Condizioni e Tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo, invitando, all'occorrenza, gli speditori a mettere i colli nelle condi-

zioni di imballaggio stabilite, senza di che essi dovranno rilasciare bollettino di garanzia.

È poi da avvertirsi che quest'ultimo deve comprendere l'esonero da responsabilità non solo delle Ferrovie, ma anche della Navigazione.

Nei casi di oggetti non interamente rivestiti od incassati, riuniti in due o più per formare colli, come avviene per le sedie, si dovrà pretendere, oltre al rilascio del bollettino di garanzia, che tali colli siano legati solidamente in modo da poter essere caricati, trasportati, scaricati e trasbordati senza pericolo di slegarsi ed avariarsi.

Le stazioni devono pure assicurarsi che le marche ed i numeri di riconoscimento dei colli, nonchè gli indirizzi dei destinatari, siano scritti chiaramente (le marche ed i numeri in caratteri o cifre di almeno cinque centimetri) sui colli stessi, oppure su targhette o cartelli solidamente assicurati in modo da resistere alle varie manipolazioni.

Si invitano le stazioni tutte ad attenersi scrupolosamente alle disposizioni che precedono, avvertendo che ogni ulteriore trasgressione darà luogo a punizioni disciplinari a carico dei responsabili, ed a congrui addebiti per le passività che l'Amministrazione dovesse incontrare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Trasporto di merci - Separate domande di spedizione - Competenza per valore.

« *Nel trasporto per ferrovia di una unica partita di merce mediante più spedizioni, tanti sono i titoli quante sono le richieste e le ricevute di spedizione.*

« *Conseguentemente, ai fini della competenza per valore si deve aver riguardo al valore di ciascuna spedizione, quantunque sia unico lo speditore, unico il destinatario ed unico il percorso.* »

CASSAZIONE ROMA. — Udienza del 19 aprile 1912 — Presidente Natale — Est. Marmo — P. M. Tommasi — (Concl. cons.) — Gondrand contro Ferrovie Stato.

Osserva che l'Amministrazione delle Ferrovie convenne in giudizio innanzi al Pretore di Roma la Ditta Gondrand per sentirsi condannare al pagamento di L. 10,183.15, importo complessivo di somma pagata in meno per alcune spedizioni di merce, assumendo che la Ditta aveva ricevuto a porto assegnato N. 23 spedizioni di filo di ferro galvanizzato per telegrafo e telefono proveniente da Le Havre e che nella tassazione si era applicata erroneamente una voce di tariffa superiore.

La convenuta Ditta eccepì l'incompetenza per valore trattandosi di unico trasporto, benchè frazionato in diversi carri, trattavasi cioè di una spedizione complessa in cui vi era una stessa merce, un identico viaggio ed una stessa dichiarazione dell'impiego della merce.

Il Pretore, mediante sentenza del 22 giugno e 6 luglio 1910, dichiarò la propria incompetenza.

Propostosi appello dalle Ferrovie il Tribunale di Roma, mercè sentenza del 19 luglio e 4 agosto 1911, dichiarò invece la competenza del Pretore adito ed a lui rinviò la causa.

Contro tale sentenza propose ricorso la Ditta Gondrand per due mezzi:

1° Violazione dell'art. 73 della procedura perchè unico era il titolo della pretesa delle Ferrovie, benchè avesse riguardo a 23 carri nei quali si era frazionata la spedizione con le relative 23 lettere di vettura.

2° Violazione dell'art. 72 della proc. perchè non poteva ritenersi che la differenza del prezzo di trasporto di ciascun carro da quello pagato a quello preteso abbenchè fosse stato inferiore a L. 1500 non poteva ritenersi per residuo, una volta che questa differenza derivava dall'applicabilità o meno di una voce di tariffa. Veniva quindi impugnata la causa pendente, vuol dire se dovevasi applicare una o piuttosto un'altra voced i tariffa, questione che sfuggiva alla competenza del Pretore.

3° Violazione dell'art. 370 P. C. e 360 per difetto di motivi.

Considera che il primo mezzo va respinto per la semplicissima ragione che il giudice di merito, mercè insindacabile apprezzamento di fatto, ritenne che la Ferrovia domandò quello che era dovuto per ciascuna dei 23 trasporti, considerati separatamente. E ritenne quindi che il rapporto giuridico, che legittimava la domanda della somma complessa, era costituito e rappresentato da ciascun trasporto isolatamente preso; tanti trasporti tanti contratti. Il Tribunale si convinse dall'esame dell'intero tenore della citazione che la Ferrovia aveva spiegato altrettanti capi di domanda per quante furono le spedizioni, e perciò applicabile l'ultima parte dell'art. 73 della Procedura. Ma a voler pur prescindere da ciò ed esaminando la questione secondo il diritto ferroviario la conseguenza è la medesima.

Di vero, la legge dei trasporti ferroviari impone di fare il contratto per iscritto, e ciò sia per evitare postume controversie, e sia per l'interesse pubblico di accertare l'uniformità nell'applica-

zione della tariffa, che vanno considerate come parti integranti il contratto di trasporto. Ora è risaputo che per aversi il contratto di trasporto ferroviario occorra la richiesta scritta di spedizione fonte dei reciproci diritti dello speditore e del vettore; e che, compiutosi la consegna della merce, la stazione di partenza stacca dalla richiesta la ricevuta e la dà allo speditore, e con ciò s'intende concluso il contratto di trasporto (art. 94 Tariffa interna, 6 della Convenzione di Berna).

Da ciò una conseguenza intuitiva, che cioè tanti sono i contratti per quanto sono le ricevute, che presuppongono di necessità altrettante richieste. Le ricevute non solo hanno le funzioni probatorie, ma ancora, ed è la più rilevante, quella, costitutiva del contratto, in quanto che mediante esse s'intende concluso il contratto. E costituiscono un mezzo indispensabile per esercitare alcuni poteri di gran rilievo, compresi nel diritto di disporre delle merci viaggianti. Or bene, se tutto questo è indubbiamente vero, consegue che ogni domanda di spedizione, da cui, come il bollettino di consegna, si stacca la ricevuta, costituisce un titolo a sè della spedizione della merce allorchè la ricevuta è staccata. E perciò ai fini della competenza per valore si deve aver riguardo al valore di ciascun contratto concluso, mediante il distacco della ricevuta.

Nè vale oppugnare tale conseguenza il fatto che sia unico lo speditore, unico il destinatario, unico il percorso, e che trattterebbesi di unica spedizione complessa. Dappoichè quello che bisogna dimostrare si è l'unicità del titolo, l'unicità del rapporto giuridico. Il concetto della spedizione complessa, tenuto presente quello che innanzi si è rilevato sulla conclusione del contratto di trasporto ferroviario, non è concepibile, anzi è respinto. E sia pure ammissibile tale concetto, ma non può al certo dubitarsi che le 260 tonnellate di filo di ferro furono inviate a piccole porzioni, per ognuna delle quali fu staccata distinta ricevuta dalle richieste medesime. E perciò non unico fu il titolo, ma furono tanti per quante furono le domande e le ricevute. Sono essi identici ma non costituiscono unico titolo.

E siano diversi o distinti si rileva altresì dal fatto che ciascuna spedizione poteva dar luogo a reclami, per ritardi, perdite ed avarie. E se è così, consegue che corrispondendo ad ogni azione

un rapporto giuridico, furono questi tanti per quanti avrebbero potuto essere le azioni. Se per ogni spedizione si ha l'azione per avarie, ritardi, o perdite, consegue che ognuna di esse costituisce titolo a sè, indipendente.

E questa conseguenza viene ribadita dal diritto che lo speditore ha di disporre della merce durante il viaggio cambiando la destinazione o il destinatario di ciascuna spedizione.

Ora, questo diritto conferma che tanti sono i contratti per quante sono le spedizioni, e perciò ciascuna di essa costituisce un titolo a sè.

E neanche ha fondamento giuridico il secondo mezzo, giacchè basti ricordare il concetto del residuo, secondo legge e secondo lingua, per doversi respingere.

In effetti il residuo è costituito dal solo resto in controversia, pagato il quale l'obbligazione resta estinta, se fosse parte vorrebbe dire che non ostante il pagamento della somma, che si chiede, dovrebbe pagarsi. La somma pagata, non entra in controversia, ed entra in contestazione la sola differenza, che è resto e non parte di maggiore obbligazione. E se questa fosse pur controversia e sorpassasse nel suo complesso la somma di L. 1500, la contestazione è sempre ristretta alla sola somma che si domanda, anche quando il giudice possa essere chiamato ad istituire indagini per diversi elementi della causa.

Omissis.

P. q. m. la Cassazione rigetta il ricorso e condanna il ricorrente alle spese.

Anno VI - N. 13

27 Marzo 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, marzo 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al fascicolo

« **Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio** ».

(Edizione 1912).

— Alla pagina 27, dopo Pordenone, aggiungere: Porto Empedocle *Vedi pag. 36*.

— Alla pagina 32, dopo Tenda aggiungere: Teramo *Vedi pag. 36*.

— Alle pagine 17, 25 e 27 sostituire agli attuali prezzi delle stazioni di Cerignola Città, Padova e Pisa, quelli risultanti dal seguente quadro ed a pag. 36 aggiungere i nomi ed i prezzi delle stazioni di Porto Empedocle e Teramo pure indicati nel quadro seguente:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Cerignola Città .	0.10	—	0.10	0.15	0.15	0.20	0.15	0.15	0.20	0.10	0.15	
1ª e 2ª	(*) Padova (**) (4). .	0.15	—	0.30	0.50	0.35	0.80	0.30	0.30	0.80	0.15	0.30	
1ª e 2ª	(*) Pisa Centrale (1).	0.15	—	0.30	0.20	0.50	0.80	0.30	—	—	—	—	
1ª e 2ª	(*) Pisa P. F. e P. N.(1)	—	—	—	—	—	—	—	0.40	0.80	0.40	0.30	
1ª e 2ª	(*) Porto Empedocle.	—	0.25	0.10	0.35	0.40	0.65	0.40	0.35	0.60	0.15	0.35	
1ª e 2ª	Teramo per (*) Montorio al Vomano .	—	0.40	—	—	1.25	1.50	0.40	1.00	1.25	0.70	0.40	

— A pag. 17 cancellare la nota (4).

— A pag. 25 aggiungere la seguente nota (4):

(4) Il servizio dei trasporti a domicilio è obbligatorio per l'assuntore, oltrechè per la zona compresa nella cinta daziaria della città di Padova, anche nei sobborghi qui sotto indicati coi limiti rispettivi:

I. - *Sobborgo della stazione* — Strada provinciale oltre il cavalcavia fino all'angolo della strada di S. Antonino-Borgo Magno: da una parte fino allo Stabilimento Alberti, dall'altra fino alle Case Zancan e Via del Giglio fino all'altezza della Fabbrica Vetri. - Corso del Popolo-Via Niccolò Tommaseo-Via Trieste-Via Vicentina fino alla rimessa del tram.

II - *Sobborgo di Porta Venezia.* — Fino al passaggio a livello della Ferrovia Elettrica per Venezia.

III - *Sobborgo di Porta Savonarola* - Strada provinciale fino al passaggio a livello della Padova-Bologna.

IV - *Sobborgo di Porta S. Giovanni.* Strada provinciale fino al principio della rampa del Cavalcavia.

V - *Sobborgo di Barriera Trento.* — Strada provinciale fino al passaggio a livello della Padova-Bologna.

VI. - *Sobborgo di Barriera Pontecorvo.* — Strada provinciale fino all'incontro della strada per Terranegra.

— A pag. 27 sostituire la nota (1) con la seguente:

(1) Per le spedizioni superanti il peso di kg. 50, da levarsi o rendersi a domicilio, ai piani superiori ed ai locali sotterranei, se trattasi di trasporti a G. V., la tassa sarà raddoppiata e per la P. V. invece aumentata di L. 0,30 al quintale. — Per le damigiane di vetro contenenti liquidi di ogni sorta e per tutti i recipienti vuoti (casse, barili, botti, ceste, damigiane e fiaschi) il prezzo di trasporto per la presa e consegna a domicilio sarà doppio di quello stabilito per le merci in genere.

— Alla stessa pag. 27 cancellare l'annotazione esistente alla colonna 14, di fianco al nome delle stazioni di Pisa.

A pag. 79 aggiungere, rispettivamente, nelle prime tre colonne.

Teramo	Montorio al Vomano	24 ore per le merci a G. V. 48 ore per le merci a P. V.

Aggiunte al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— A pag. 74 di fianco al nome della stazione di Porto Empedocle Stazione, aggiungere, nella colonna 14, l'indicazione G. P.

— A pag. 97, di fianco al nome della stazione di Teramo, aggiungere alla colonna 14 l'indicazione G. P. (8) ed, a piedi della pagina, la seguente nota:

(8) Limitatamente ai trasporti da e per il comune di Montorio al Vomano.

AGGIUNTE E VARIAZIONI ALLE NORME DI CONTABILITÀ DELLE STAZIONI

Art. 7.

A pagina 24, dopo il primo capoverso, che termina con le parole « viene rilasciato il biglietto », aggiungere:

Sui biglietti speciali che si rilasciano per congressi, esposizioni e concorsi (Concessione speciale I) dovrà essere fatto richiamo alla Circolare o all'Ordine di Servizio che autorizza l'applicazione delle riduzioni.

Art. 8.

In fine del punto 3°, aggiungere:

Quanto sopra vale anche pel caso di convalidazione del primo scontrino utilizzabile di un nuovo biglietto di abbonamento emesso in seguito a domanda di cambio di classe, con la variante che in luogo dello stacco del precedente scontrino (già stato effettuato dall'Ufficio di preparazione) sarà da eseguirsi il ritiro del biglietto originario unendolo poscia al Mod. CI-229 *della quindicina in corso.*

Ove la consegna del predetto nuovo biglietto dovesse eseguirsi da una stazione diversa da quella che ricevette la domanda, quest'ultima stazione si limiterà a contabilizzare al prospetto XII bis *il diritto fisso di L.* 1.00 *riscosso all'atto della presentazione della domanda di cambio di classe, indicandovi a fianco, sul prospetto medesimo, il nome della stazione che deve effettuare la consegna del biglietto e questa si addebiterà dell'importo del Mod.* CI-203 bis *da essa emesso, senza eseguire alcuna rivalsa pel diritto fisso medesimo.*

In fine del punto 5° aggiungere:

Alla Sezione di contabilità dei biglietti emessi per tali periodi dovrà essere sempre unito il biglietto ritirato.

Art. 9.

Dopo il punto 3° del comma *k*) aggiungere:

4°) *Agenti e persone viaggianti per conto diretto dei Servizi della Amministrazione.*

A presentazione della richiesta Mod. C[1]-211 *le stazioni, dopo accertata la regolarità del documento e dopo apposto sui due tagliandi* A. B. *il prescritto bollo ad umido colla data e col numero del treno, emetteranno un Mod.* C[1]-201 *per ogni richiesta senza riscossione di tassa. Il tagliando* A. *dovrà essere unito alla contabilità, il tagliando* B. *sarà ritirato dalla stazione di arrivo unitamente al Mod.* C[1]-201.

A pag. 34, dopo il 7° capoverso del comma *b*) aggiungere:

Nei casi di effettuazione di treni speciali nei quali oltre alle persone, vengono trasportati bagagli, cani, merci, ecc. l'ammontare del diritto fisso deve essere sempre contabilizzato dalla gestione viaggiatori.

Art. 22.

A pag. 61 - 1° capoverso:

L'indicazione « Ordine Generale N. 50-1909 » deve essere sostituita dalla seguente: *Ordine di Servizio N.* 258-1912.

Art. 26.

L'alinea che segue immediatamente il comma *i*) dev'essere sostituito dal seguente:

Fra i bagagli ordinari di cui sub a) *e cioè a tariffa ordinaria sono pure compresi i campioni senza dichiarazione di valore, i pesi*

e le bilance dei R. Verificatori e gli oggetti ed attrezzi degli operatori catastali.

Art. 45.

A pagina 96 dopo il primo capoverso del punto II aggiungere:

n tal caso i biglietti Mod. CI-203 devono essere scritturati sull'apposito prospetto della Contabilità Mod. CI-282.

Art. 54.

Dopo il primo capoverso aggiungere:

Di ciascun telegramma-vaglia in arrivo dovrà essere compilata una copia da rimettersi al Controllo Viaggiatori e Bagagli allegata al modulo suddetto.

In fine dell'articolo, dopo il comma *f*) aggiungere:

g) *le copie dei telegrammi-vaglia in arrivo.*

Circolare N. 22R (C.).

VII Congresso internazionale del carburo di calcio e dell'acetilene in Roma.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 1° al 7 aprile 1913.

RITORNO: dal 4 al 15 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 23R (C.).

Congresso nazionale dell'opera di protezione della giovane in Bologna.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati

dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

ANDATA: dal 9 al 13 aprile 1913.

RITORNO: dal 12 al 18 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, marzo 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

COMUNICATO

È opportuno che il Personale conosca le precise dichiarazioni che S. E. il Ministro dei LL. PP. ha avuto occasione di fare alla Camera dei Deputati nella tornata del 27 febbraio p. p., circa una minaccia di ostruzionismo e nella tornata del 7 corrente circa il funzionamento della rappresentanza del personale:

Tornata del 27 febbraio 1913.

. . . .

. . . .

È bene sapere che nell'ottobre scorso furono presentate delle domande di miglioramenti, delle quali parte sono state accolte, mentre per alcune altre il direttore generale, nell'adunanza dei rappresentanti della classe, disse le chiare ed evidenti ragioni per cui non potevano essere accolte, e per altre infine informo che esigevano un esame minuto, lungo e non facile, al quale infatti si attende.

Non importa ora di entrare nell'esame del merito di quelle domande. Ciò che importa è di respingere assolutamente questo proposito, questa sobillazione ad una forma criminosa di protesta, quale è l'ostruzionismo.

Ed in proposito sono chiare le disposizioni di legge. Leggo l'articolo della legge sull'ordinamento delle ferrovie di Stato, riguardante l'ostruzionismo, o qualsiasi atto od omissione di atto, che tenda a rallentare od a perturbare l'esercizio ferroviario. L'articolo 56, dopo aver detto che tutti gli addetti alle ferrovie dello Stato sono considerati pubblici ufficiali, soggiunge: « Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo

da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio, sono considerati come dimissionari, e sono surrogati ».

E inutile che io assicuri la Camera che questa disposizione sarà rigorosamente rispettata. Ma mi auguro che il personale non seguirà queste sobillazioni, e che su di esso prevarrà il sentimento del dovere, non solo, ma anche il ricordo dell'opera di miglioramento svolta dal Parlamento in suo favore.

Non bisogna dimenticare che i miglioramenti concessi al personale ferroviario dal 1910 hanno portato al tesoro dello Stato un onere di 38 milioni, comprendendosi l'opera di previdenza, ch'è in esame dinanzi al Parlamento; opera di previdenza di cui non v'ha esempio per le altre classi d'impiegati, nemmeno all'estero, e che contiene disposizioni certamente provvide per le famiglie del personale ferroviario.

Sono sicuro che questo apprezzerà i benefici ricevuti in questo lasso di tempo; in ogni modo, qualunque cosa avvenga, il Governo farà il suo dovere. Il personale sappia che l'articolo 56 è assai chiaro; esso dice che i ferrovieri che si trovino nelle condizioni di cui nell'articolo stesso sono dichiarati dimissionari. E, quando un ferroviere è stato dichiarato dimissionario, non può più essere riammesso, in nessun modo, in servizio: perchè occorrerebbe una legge che obbligasse il Governo alla riammissione.

Quindi l'applicazione della legge avrà il suo corso; la disposizione dell'articolo 56 sarà inesorabilmente applicata.

Tornata del 7 marzo 1913.

Venendo ora a parlare delle Ferrovie dello Stato, risponderò subito circa la grave questione della rappresentanza del personale.

La Camera ben ricorda che quando proposi questo istituto lo difesi contro ogni dubbiezza ed esitanza di coloro che lo ritenevano troppo ardito e aggiunsi anzi che vi poteva essere il germe di ulteriori trasformazioni nel senso desiderato dal personale, purchè questo si mostrasse atto e maturo per la civile riforma.

Pur troppo debbo deplorare che nei primi passi non certo agevoli del nuovo istituto siansi dagli interessati manifestate ingiustificate intemperanze e non siasi tenuto conto delle necessità inevitabili di una prima fase di preparazione e di avviamento, che occorre per attuare qualsiasi riforma.

Dichiaro subito che tuttavia non dispero dell'avvenire dell'istituto, perchè la massa dei ferrovieri in complesso è buona, serve con zelo il paese e non può seguire, quando abbia chiara visione dei suoi interessi, i propositi degli agitatori.

La Camera ricorda che la rappresentanza secondo la legge del 1911 è consultiva; l'intero personale diviso in 46 categorie elegge per

ciascun Compartimento i propri delegati, i quali a lor volta uniti per categorie e pur rimanendo in carica per servire come intermediari, eleggono i rappresentanti presso l'Amministrazione centrale. Delegati e rappresentanti hanno biglietti gratuiti e notevoli agevolazioni per l'adempimento del loro mandato, che dovrebbe essere di armonica collaborazione colla Direzione generale, illuminandola sulle richieste e sugli interessi delle categorie, di cui esprimono il pensiero.

Stabilisce la legge che le conferenze dei rappresentanti col direttore generale sono parziali per gruppi di categorie, ovvero plenarie per le categorie tutte e queste ultime debbono avere luogo due volte all'anno. Occorre ricordare questi particolari perchè sono occasione alle lagnanze che sono state di recente sollevate.

Non è esatto intanto dire che la rappresentanza non ha funzionato. Costituita elettivamente alla fine del 1911, venne convocata non appena fu compiuto l'esame dei numerosi memoriali, inviati al Direttore generale ed oltre alla prima conferenza plenaria del dicembre 1911, che fu di inaugurazione, ebbero luogo varie conferenze parziali coi rappresentanti di categorie, che occuparono il Direttore generale per ben diciotto giorni.

Di questo lavoro paziente e minuto non può certo dirsi nullo il risultato, giacchè nei limiti concessi alle facoltà del Consiglio di amministrazione vennero accordati in più dei 25 milioni, largiti dalla legge del 1911, ed in più dei 4 milioni relativi alle gratificazioni per le economie, altri miglioramenti per una eguale somma di 4 milioni all'anno; cifra non certo insignificante, anche perchè veniva subito dopo a provvedimenti di così largo favore.

È inesatto dire che questi 4 milioni andarono tutti alle categorie più elevate.

Ecco infatti come furono divisi: 2.650.900 per provvedimenti al personale delle categorie dei gradi inferiori; 1.204.450 andarono al personale dei gradi medi, cioè, macchinisti, sorveglianti, applicati di stazione; soltanto la rimanente somma di 292.000 lire fu assegnata al rimanente personale compresi i capi-stazione e i capi-deposito.

Si ignora quindi come stanno le cose quando si afferma che non fu beneficiata l'umile ed operosa schiera dei gradi minori.

Altre vive lagnanze si fanno perchè la rappresentanza non sarebbe stata convocata in seduta plenaria due volte all'anno, come la legge richiedeva. E fu questo motivo soprattutto che determinò contro il Direttore generale lagnanze ed accuse che io vivamente deploro perchè contrarie a disciplina ed a giustizia.

. . . .

Il ritardo nella convocazione non si deve per nessun modo al Direttore generale; sono io, che, nelle non facili elaborazioni di questo disegno di legge, non credetti opportuno suscitare discussioni, che

avrebbero potuto sollevare nuove difficoltà. Ed appena mi fu possibile, presentai alla Camera quei provvedimenti che costituiscono una nuova tappa importantissima nelle migliorie del personale; ed il personale tutto, malgrado artificiali incitamenti, ha riconosciuto la bontà delle nuove disposizioni, che non hanno precedente nè esempio per altre classi di impiegati, nè per i ferrovieri all'estero.

Se ritardo vi fu, ne assumo piena la responsabilità e sono tranquillo, perchè quel ritardo valse a poter accogliere ed introdurre nella preparazione del disegno di legge i voti del personale, che mi erano ben noti anche senza la formalità della convocazione e che ebbero piena soddisfazione.

Del resto la disposizione della legge sulla doppia convocazione annuale sarà osservata, perchè la convocazione plenaria ha avuto luogo nell'agosto del 1912, nel febbraio di quest'anno, un'altra ne sarà indetta nel mese corrente ed un'altra ancora entro giugno, nella quale saranno esaminati i *desiderata* per la riforma del regolamento del personale sul quale, sovrattutto per gli avanzamenti e per le procedure disciplinari, sono stati espressi numerosi voti. In complesso con queste sedute i rappresentanti, nel biennio nel quale restano in carica, avranno potuto assistere almeno a quattro riunioni plenarie, anche senza contare quella di inaugurazione. E per l'avvenire io assicuro, ove gli stessi ferrovieri non vogliano sciupare lo strumento così efficace che si è loro posto in mano, la rappresentanza sarà convocata con regolarità periodica anche formale, come ora rende possibile il superato periodo di avviamento e di preparazione.

Anche nelle sedute del febbraio, non ostante l'esodo in segno di protesta di parte della rappresentanza, le sedute continuarono ed il lavoro fu utile e proficuo, perchè vennero esaminate molte domande nell'interesse di tutto il personale ed io d'accordo col Direttore generale ne terrò il massimo conto possibile.

Certamente non tutto ciò che è stato chiesto può essere concesso. Presentando domande irrealizzabili si va contro alle finalità dell'istituto e se ne compromette l'avvenire. Se tutte le domande fossero accolte, si andrebbe incontro ad una maggiore spesa annua di 100 milioni. Ciò che evidentemente è impossibile, perchè bisogna tener conto che il bilancio ferroviario,, che prima del 1911 sopportava ben 48 milioni di maggiori spese per le migliorie concesse al personale nel decennio anteriore, ne ha assunti altri 38 per aumenti di stipendio e paga, per gratificazioni e per l'opera di previdenza, cosicchè il costo medio per agente è in dieci anni salito da 1300 a 1900 lire.

Il personale ha avuto prova nell'autunno dell'anno scorso che, nei limiti del bilancio e delle sue facoltà, l'Amministrazione non manca di ritoccare gradualmente i trattamenti delle categorie meno favorite; ma la gradualità è una legge della vita e va incontro ad amare disil-

lusioni chi domanda cose eccessive, che nessun Governo e nessun Parlamento potrebbero concedere.

Abbia il personale fiducia nei suoi capi . . . .

. . . . La rappresentanza non dev'essere un campo chiuso di battaglia, ma un terreno di discussioni e di cooperazioni feconde e se dell'istituto ad essi largito sapranno i ferrovieri civilmente valersi, avranno diritto alle cure ed alle simpatie del paese.

Ordine di Servizio N. 96. (R.).

Autorizzazioni di urgenza riguardanti i lavori e le provviste in conto del patrimonio e delle spese complementari e disposizioni per contenere le spese nei limiti delle approvazioni.

1. Le autorizzazioni accordate dalle autorità competenti (1) per l'inizio d'urgenza di lavori e provviste in conto delle spese patrimoniali e complementari implicano l'obbligo di presentare, nel più breve termine di tempo possibile, le proposte per la regolare approvazione.

---

(1) Le facoltà di autorizzare l'inizio d'urgenza di lavori e di provviste in conto delle spese patrimoniali e complementari sono determinate dalle seguenti disposizioni:

Legge 7 luglio 1907, *N.* 429 *modificata dal Regio Decreto 28 giugno* 1912, *N.* 728:

Art. 10 Spetta al Direttore Generale:

. . . .

n) autorizzare nei casi d'urgenza l'incominciamento dei lavori e delle provviste, già deliberati dal Consiglio di Amministrazione, anche in pendenza dell'approvazione dei relativi contratti ;

o) prendere provvedimenti d'urgenza nell'interesse della continuità e sicurezza dell'esercizio o nell'interesse del traffico, salvo a chiedere la sanzione del Consiglio di Amministrazione nella prima adunanza ».

. . . .

ORDINE GENERALE N. 22 DEL 1912.

« Art. 6. Sono di competenza del Capo del Servizio dei Lavori:

. . . .

3. l'approvazione dei lavori urgenti specialmente di carattere provvisorio per ristabilire il servizio sulle linee interrotte e per garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato e ciò in pendenza dell'approvazione delle regolari proposte da parte del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione ».

. . . .

Trascorsi tre mesi dalla accordata autorizzazione d'urgenza senza che sia intervenuta la regolare approvazione delle conseguenti proposte, tale autorizzazione si dovrà considerare decaduta di validità nei riguardi della prosecuzione dei lavori e delle provviste; in tal caso il capo della divisione o dell'ufficio superiore, nella cui giurisdizione si effettua il lavoro o la provvista, dovrà ordinare che se ne sospenda la esecuzione; e ad ogni modo il dirigente il lavoro o la provvista, pur non ricevendo tale ordine, dovrà di propria iniziativa provvedere alla effettiva sospensione non oltre cinque giorni dal termine di validità dell'autorizzazione d'urgenza.

In base all'autorizzazione d'urgenza nessun'altra spesa, oltre quelle dei lavori e delle provviste eseguite entro gli anzidetti termini e, come tali dichiarate e certificate dai competenti Servizi ed Uffici, potrà essere ammessa a pagamento.

Le disposizioni contenute nei precedenti comma valgono anche nei riguardi delle variazioni e aggiunte implicanti aumento di spesa che occorresse introdurre d'urgenza in progetti già approvati.

ORDINE GENERALE N. 23 DEL 1912.

« Art. 6. Ai Capi delle Divisioni (Lavori) sono delegate le seguenti facoltà:

a) i provvedimenti di qualunque genere da prendere, in seguito alle decisioni del Comitato di Esercizio o di propria iniziativa, informandone tosto in ogni modo il Servizio, nei casi di interruzione di linea o di gravi accidenti, per ristabilire nel più breve tempo possibile le comunicazioni ».

« Art. 11. Avvenendo interruzioni di linea l'Ispettore Capo dà di urgenza tutte le disposizioni necessarie per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, informandone telegraficamente il Capo Divisione ».

. . . .

Le facoltà accordate al Direttore Generale, al Capo del Servizio Lavori ed ai Capi delle Divisioni Compartimentali dei Lavori valgono negli stessi casi anche nei riguardi delle variazioni e aggiunte implicanti aumento di spesa che occorresse di introdurre d'urgenza ai progetti già approvati.

2. Occorrendo introdurre variazioni od aggiunte nei progetti in qualsiasi modo approvati, il dirigente i lavori dovrà, salvo i casi d'urgenza di cui il precedente punto 1, presentare in tempo utile le relative proposte da approvarsi dalla autorità competente e non potrà dare inizio alle variazioni ed aggiunte medesime se non dopo intervenuta la regolare approvazione.

Dovrà pure in tempo utile essere presentata proposta di maggior spesa nei casi in cui si abbiano a superare le somme approvate per maggior costo del lavoro dipendente da aumento di prezzo delle forniture e della mano d'opera.

Soltanto quando trattisi di variazioni od aggiunte di piccola importanza che non richiedano aumento di spesa rispetto alla somma stanziata, l'approvazione potrà essere data dal Capo del Servizio.

3. L'autorizzazione di ordinare agli appaltatori lavori o provviste eccedenti il quinto in più dell'importo stabilito dal contratto dovrà sempre essere preventivamente richiesta ed ottenuta dall'autorità che ha approvato il contratto, ancorchè l'appaltatore non sollevi eccezioni circa l'esecuzione dei maggiori lavori o provviste e coi medesimi non vengasi a superare la somma complessiva approvata.

4. Il dirigente ha obbligo di curare che nel mese di competenza vengano emessi i documenti contabili per la regolarizzazione della spesa e che i documenti stessi siano subito registrati sul rispettivo partitario.

All'atto di dar corso ai suaccennati documenti la Divisione o l'Ufficio superiore competente provvederanno alla loro registrazione sul partitario da essi tenuto. Gli Uffici medesimi provvederanno pure, con opportune comunicazioni, a che i documenti da essi direttamente emessi siano inscritti anche nel partitario dell'Ufficio da cui dipende il dirigente di modo che i partitari tenuti dai due Uffici per lo stesso lavoro o provvista abbiano sempre a concordare tra di loro.

Nei rapporti mensili inviati alle divisioni o agli Uffici superiori dovrà essere indicato per ciascun lavoro o provvista anche l'ammontare delle spese relative consunte, desumendolo dal rispettivo partitario.

Per i lavori di impianti di macchinario e mezzi d'opera nelle Officine, e di migliorie ai medesimi, e per le migliorie ai rotabili, il dirigente deve curare la registrazione delle spese, nel mese di competenza, sui conti di commissione aperti per ciascun lavoro o provvista che tengono luogo di partitari. Deve poi aver cura di provvedere periodicamente, secondo le norme stabilite, all'addebito ai conti patrimoniali interessati delle spese man mano imputate ai conti d'Officina. Per ciascuno dei conti di Commissione aperti per lavori in conto patrimoniale, i Capi delle Divisioni ed Officine devono, ai periodi stabiliti, comunicare al Servizio rispettivo la situazione del conto anche se esso non abbia subito alcuna variazione rispetto all'ultima situazione trasmessa.

Sui partitari o conti di Commissione dovrà indicarsi, a titolo di memoria (per aver modo di seguire l'andamento delle spese fatte e da farsi e quindi provocare in tempo le eventuali proposte suppletive) anche l'ammontare approssimativo di tutte quelle altre spese che pure essendo già consunte od impegnate (ordinazioni di forniture o lavori dati e non ancora pagati o commissioni ad altri Servizi di cui si attende l'addebito) non possono tuttavia essere registrati in via contabile.

5. Al primo dei documenti contabili emessi in conto di lavori o provviste autorizzati di urgenza, o emessi per effetto di variazioni e aggiunte autorizzate di urgenza a progetti già approvati con aumento di spesa su quella fissata nei progetti stessi, dovrà allegarsi, in originale o in copia conforme, la relativa autorizzazione di urgenza.

Su tutti gli altri documenti che si emettono in conto del lavoro o della provvista fino a che non sia intervenuta la regolare approvazione dovrà essere fatto riferimento alla autorizzazione di urgenza allegata al primo documento contabile.

Intervenuta la regolare approvazione, questa, in originale o in copia conforme, dovrà essere allegata al primo documento contabile che sarà per emettersi a seguito ed in rapporto all'approvazione stessa.

Nei documenti emessi per lavori o provviste che prima dell'inizio hanno ottenuto in sede competente la regolare approvazione, dovranno essere sempre indicati gli estremi dell'approvazione

medesima, e, se del caso, anche il contratto da cui deriva il pagamento.

Quando trattisi di lavori o provviste da eseguirsi in economia, al primo documento da emettersi in conto dei lavori o provviste medesime dovrà essere allegato, in originale o in copia conforme, il provvedimento con cui fu autorizzata la esecuzione in economia.

Per pagamenti che eccedano il quinto in più dell'ammontare del contratto, dovrà al relativo mandato allegarsi, in originale o in copia conforme, l'autorizzazione data in sede competente.

6. Il Servizio o l'Ufficio competente dovrà designare di volta in volta il dirigente del lavoro o della provvista all'atto di darne l'ordinazione.

In caso di spese approvate per migliorie a molti rotabili di un determinato tipo, da eseguirsi nelle varie officine della Rete, spetta al Capo del Servizio interessato di seguire l'andamento degli impegni di spesa sulla base dei documenti da fornirsi dalle varie divisioni od officine, e di provocare le approvazioni di maggior spesa che fosse per occorrere.

7. Il dirigente il lavoro o la provvista risponde della relativa gestione, ed, in caso di inosservanza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio, può essere sottoposto alle sanzioni amministrative e disciplinari, come per legge e regolamento.

La responsabilità del dirigente non esclude nè menoma quella dei Capi degli Uffici superiori che hanno dovere di invigilare in linea tecnica ed amministrativa il suo operato, nonchè quella degli altri Funzionari ed agenti che possono aver concorso nelle irregolarità constatate.

8. I competenti Uffici di Ragioneria sono tenuti a verificare che siano scrupolosamente osservate le norme indicate nei punti precedenti circa la emissione e documentazione dei mandati e ruoli in conto dei lavori o delle provviste e provvederanno a che non abbia ad aver corso in contabilità qualsiasi documento di spesa col quale vengano ad essere superati i limiti delle somme approvate o che comunque non risponda alle condizioni sopra stabilite.

Quando pervengano alle Ragionerie documenti di spesa coi quali sono superate le somme approvate, tenuto conto di quelle già impegnate e delle quote di spese generali non ancora applicate, i documenti stessi saranno trattenuti ancorchè si tratti di spesa già avvenuta (stipendi e paghe al personale di ruolo ed agli avventizi, somministrazioni di magazzino, impiego di materie appartenenti alle scorte ecc.) in attesa delle disposizioni che saranno dalle Ragionerie stesse chieste d'urgenza al proprio Servizio Centrale.

Il Capo del Servizio Centrale di Ragioneria darà al riguardo le disposizioni che saranno da esso concordate col Capo del Servizio competente, chiedendo anche, ove occorra, istruzioni al Direttore Generale.

I funzionari di ragioneria che, per inosservanza delle disposizioni del presente Ordine di Servizio, diano corso a documenti riguardanti spese, scoperte delle necessarie autorizzazioni di urgenza, o delle regolari approvazioni, od eccedenti gli stanziamenti approvati, sono soggetti alle sanzioni amministrative e disciplinari, come per legge e regolamento.

9. Per i lavori e le provviste in corso od ultimati che, alla data del presente Ordine di Servizio, si trovassero scoperti delle approvazioni di cui ai precedenti punti, o le cui spese (tenuto conto delle somme trattenute a garanzia e di ogni e qualunque spesa, comprese le quote di spese generali, nonchè dei materiali a piè d'opera che dovessero essere impiegati) superassero la somma approvata, il Servizio interessato dovrà, prima della fine del corrente anno finanziario, sottoporre alla sede competente le regolari proposte per le necessarie approvazioni o sanatorie.

In pendenza delle regolari approvazioni o sanatorie non sarà dalle Ragionerie dato corso ad alcun documento di spesa riguardante provviste e lavori in corso di esecuzione od ultimati che si trovassero totalmente o parzialmente scoperti di regolare approvazione, regolandosi in conformità a quanto è stabilito al precedente punto 7.

10. Le disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio dovranno avere pieno vigore dal 1° aprile 1913 e sono applicabili a tutti i lavori e provviste da eseguirsi, da qualsiasi Servizio.

a carico dei conti della parte straordinaria del bilancio, delle costruzioni delle case pei ferrovieri e delle spese complementari.

Si intendono abrogate tutte le disposizioni emanate precedentemente, in quanto non siano conformi a quelle del presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 97. (C).

Aggiunte e variazioni alle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi.

(Vedi Ordini di Servizi N. 160-1909, 79-1910).

Alle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi (Ordine di Servizio N. 160-1909) debbono praticarsi le aggiunte e modificazioni risultanti dall'unito Allegato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 98. (C.).

Tariffa locale N. 226 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 416-1912).

Col 1° aprile 1913 la tariffa locale N. 226 P. V. Serie A, valevole per i trasporti di « Pasta per carta (di legno, di paglia, di stracci o di altra simile sostanza) ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Verzuolo ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 *e* 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 16. (C.)

Istituzione del servizio dei trasporti a domicilio a Porto Empedocle e Teramo.

(Vedi Circolare N. 39-1912).

Col giorno 1° aprile 1913 verrà istituito il servizio dei trasporti a domicilio fra la stazione di Porto Empedocle ed il Comune omonimo e tra quella di Teramo ed il Comune di Montorio al Vomano. Verranno pure aperte le Agenzie di Città in Porto Empedocle e in Montorio al Vomano.

Nel prospetto allegato sono indicate le relative aggiunte da apportarsi al fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », ed al Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 17. (C.).

Modificazione dei prezzi per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Cerignola Città, Padova e Pisa.

Col giorno 1° aprile 1913 i corrispettivi per il trasporto delle merci a domicilio nelle stazioni di Cerignola Città, Padova e Pisa vengono modificati.

Le relative varianti al fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », risultano dal l'allegato prospetto.

Circolare N. 18. (C.).

Tassazione dei " magli meccanici ".

Per norma delle stazioni nella applicazione delle tasse, si fa presente che i « magli meccanici » (idraulici, ad aria compressa, ecc.), non possono comprendersi nella voce di tariffa « Magli o mazze di ferro o d'acciaio », ma bensì in quella di « Macchine e meccanismi non nominati », e si devono perciò tassare coi prezzi delle speciali 75 classe 2ª e 117 serie *A*.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 19. (C.).

Trasporto al dettaglio di carni congelate e refrigerate.

Il Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) ha segnalato che, nel trasporto al dettaglio delle carni congelate e refrigerate, si sono verificati degli inconvenienti causa il modo insufficiente e trascurato con cui le medesime sono imballate e caricate.

A far cessare simili giusti lagni si invitano le stazioni a fare largo uso delle disposizioni portate dai tre primi alinea dell'art. 95 delle tariffe per le merci in genere e di pretendere l'esatta osservanza della condizione comune alle tariffe 1, 3 ed 11, per effetto della quale i trasporti debbono essere imballati e condizionati in modo da poter essere caricati, trasportati e scaricati senza pericolo di danno, tanto per le merci che contengono, quanto per le altre con le quali si possono trovare in contatto.

Sarà opportuno al riguardo, e sotto forma di raccomandazione, ottenere, tenuto conto specialmente del percorso e delle condizioni atmosferiche, che i trasporti di cui trattasi siano presentati con du-

plice imballaggio, di cui uno di tela a maglia fittissima, le quante volte non siano contenute in casse, barili, e simili recipienti.

Si raccomanda, inoltre, vivamente, tanto al personale di stazione quanto a quello viaggiante, di curare perchè i colli contenenti le merci in questione siano caricati in modo da poter essere ventilati e tenuti lontani da altre merci che possono arrecar loro danno o riceverne.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 20. (M.).

Servizio noleggio cuscini.

(Vedi Circolare N. 87-1912).

Nella stazione di Taranto è stato attivato il servizio di noleggio cuscini ai viaggiatori, sotto l'osservanza delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 75-1906.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 14 3 APRILE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, aprile 1913 Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n.* 216 *del* 13 *marzo* 1913, *che converte in legge il R. Decreto* 29 *luglio* 1909, *n.* 558 *riguardante modificazioni da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti in dipendenza della legge sul riposo settimanale* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulgato quanto segue:

Articolo unico

Il R. Decreto del 29 luglio 1909, n. 558 (2) riguardante modificazioni da apportarsi alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie, è convertito in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge dello Stato

Data a Roma, addì 13 marzo 1913.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI-TEDESCO-SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 72 del 27 marzo 1913.
(2) Vedi Bollettino Ufficiale N. 33 del 19 agosto 1909.

Ordine di Servizio N. 99. (M.).

Facchinaggi merci appaltati ad assuntori.

Verrà prossimamente inviata alle divisioni di movimento, le quali ne cureranno la distribuzione alle stazioni, nelle quali il facchinaggio delle merci è appaltato ad assuntori, un'istruzione stampata contenente nuove disposizioni che andranno in vigore con la compilazione e la contabilizzazione del conto dell'assuntore, Mod. M-174 del corrente mese.

Ordine di Servizio N. 100. (M. e C.).

Servizio cumulativo con le linee " Lucca-Bagni di Lucca, Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana " e " Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone „ della Società Anonima " Unione Industriale „.

(Vedi O. G. 19-1911 e O. S. 218, 255, 393-1911; 98, 134, 136, 330, 379, 384 e 387-1912 e 22-1913).

A datare dal 1° Aprile 1913 le linee *Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana* e *Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone* della Società Anonima « *Unione Industriale* », sono state ammesse, come lo è la linea *Lucca-Bagni di Lucca* esercitata dalla Società stessa, al servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. Acc., P. V. O., veicoli e bestiame con tutte le Amministrazioni Secondarie (Ferrovie, Tramvie e Laghi), escluse le Funivie Savona-S. Giuseppe, in rapporto di servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, sopratasse, ecc. valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le singole Amministrazioni Secondarie predette, restando inteso che

per i trasporti di cui trattasi dovrà essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato quale Amministrazione intermedia, esclusi i trasporti da o per i Laghi per i quali va computato per la Rete stessa il normale diritto fisso afferente alla stazione di transito, e tenendo presente che nessun diritto fisso supplementare deve essere riscosso per la linea Lucca-Bagni di Lucca intermedia nei casi di trasporti in servizio cumulativo da e per stazioni della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

In relazione a quanto sopra si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Gli allegati A, B e C al presente Ordine di Servizio sostituiscono rispettivamente gli « Allegati A » all'Ordine Generale N. 10-1911 ed agli Ordini di Servizio N. 218 e 393-1911 e contengono le modificazioni di cui sopra e tutte le altre sin qui apportate agli allegati stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 101. (C.).

Trasporti di lavori di celluloide.

(Vedi Circolari N. 258-1908 e 36-1910 e gli Ordini di Servizio N. 389-1912 e 45-1913).

Su conforme parere della Commissione consultiva per le materie esplosive si dispone che i lavori di celluloide (comprese le pellicole per cinematografo) non siano da considerarsi inscritti all'allegato IX delle Tariffe.

Conseguentemente dovrà cancellarsi l'analogo richiamo alla voce *Celluloide (lavori di)* della Nomenclatura, e nella categoria 10ª dell'Allegato IX, la parola *celluloide* dovrà essere sostituita dalla espressione: *celluloide (esclusi i lavori).*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 102. (C.).

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 63-1913).

In conseguenza dell'istituzione del Bollettino di scorta (Begleitzettel), oggetto dell'O. S. 83-1913, che deve essere allegato alla lettera di vettura di ogni spedizione destinata alla Germania od in transito per detto Stato, la Disposizione complementare N. 8 all'art. 10 della Parte I-A delle Tariffe dirette (Disposizioni regolamentari) dovrà pei servizi italo-germanico, italo-belga ed italo-neerlandese completarsi colla rispettiva aggiunta dei punti seguenti:

Allegato 10 (Servizio italo-germanico).

« Inoltre ogni spedizione destinata alla Germania od in tran-
« sito per detto Stato deve essere accompagnata da due esemplari
« del Bollettino di scorta (Begleitzettel) scritti chiaramente dal
« mittente e conformi al modello stabilito.

« Detti esemplari dovranno allegarsi in busta aperta, alla let-
« tera di vettura ed essere nella medesima menzionati ».

Allegati 8 (Servizio italo-belga) ed 11 (Servizio italo-neerlandese).

« Inoltre ogni spedizione in transito per la Germania deve
« essere accompagnata da due esemplari del Bollettino di scorta
« (Begleitzettel) scritti chiaramente dal mittente e conformi al mo-
« dello stabilito.

« Detti esemplari dovranno allegarsi, in busta aperta, alla
« lettera di vettura ed essere sulla medesima menzionati ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 103. (C.).

Servizi italo-germanico ed italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1913).

A datare dal 16 aprile 1913 la stazione di Cambiano Santena viene ammesso alla tariffa eccezionale N. 11 P. V. (vini dei servizi diretti italo-svizzero ed italo-germanico).

Conseguentemente, nel fascicolo: Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ecc. (Edizione 1° novembre 1911) e precisamente alle pagine 120 e 170 dovrà essere aggiunto, alla sede opportuna, il nome della stazione coi prezzi di contro indicati.

SERVIZIO ITALO-GERMANICO

Cambiano Santena. .	Pino . .	1.17	—	1.13	83.40
	Peri . .	1.94	—	1.78	115.45

SERVIZIO ITALO-SVIZZERO

Cambiano Santena. .	Chiasso.	1.25	—	1.21	88.75
	Pino . .	1.17	—	1.13	83.40
	Iselle. .	1.19	—	1.15	84.60

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 104. (C.).

Trasporti di ferro-silicio e mangano-silicio.

In relazione a quanto è disposto all'art. 1 terzo capoverso, del Regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive (Allegato IX alle Tariffe) il ferro silicio e mangano-silicio, ottenuti per

via elettrica (1) sono da ascriversi alla Categoria seconda e non devono essere accettati per il trasporto se non imballati in forti barili di legno o di metallo impermeabili all'acqua, recanti la scritta, ben apparente e durevole: « pericolo d'incendio ».

Opportuna annotazione deve perciò essere fatta alla voce *leghe ferro-metalliche* della Nomenclatura delle merci a p. v., e nella Categoria 2ª, gruppo 2º, dell'allegato IX alle Tariffe.

Resta inteso che le stazioni, a norma dell'art. 92 delle Tariffe, dovranno far dichiarare dai mittenti sul documento di trasporto se trattasi, oppur no, di ferro-silicio o mangano-silicio, ottenuti per via elettrica.

---

(1) In quanto possono contenere come impurità carburo di calcio, siliciuro di calcio, arsenico, fosforo ed altre sostanze capaci di sviluppare gas infiammabili o velenosi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 105. (M.).

Trasporti di bestiame per il Mattatoio e Campo boario al Testaccio raccordati a Roma Trastevere.

In base all'Ordine di Servizio N. 117-1894 ex R. A. e all'Istruzione N. 73 1894 ex R. M., tutte le spedizioni di bestiame dirette al Mattatoio e al Campo Boario al Testaccio, raccordati a Roma Trastevere, devono essere *indirizzate* al Comune di Roma, che deve provvedere al relativo svincolo, salvo a far figurare il nome del vero destinatario delle spedizioni, dopo quello del Comune, e ciò unicamente per facilitare a questo la riconsegna del bestiame al vero interessato.

Si è però avuto occasione di rilevare che le stazioni mittenti non rispettano quasi mai le disposizioni di cui sopra, accettando

documenti di trasporto con l'indicazione del solo destinatario effettivo.

Essendo tale irregolarità causa di vari inconvenienti, sia nello svincolo delle spedizioni, sia — e più specialmente — nella definizione delle eventuali contestazioni coi destinatari, si richiamano le stazioni della Rete alla rigorosa osservanza delle pubblicazioni predette.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni*.

Ordine di Servizio N. 106. (M.).

Ammissione al servizio di corrispondenza della stazione di Alfa della ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 46-1913).

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo della stazione di scambio di Tortona, con la ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia, viene esteso alla stazione di *Alfa* di detta ferrovia.

La stazione stessa è abilitata ai trasporti a Grande Velocità ed a Piccola Velocità ordinaria, esclusi i veicoli ed il bestiame e dista km. 2 dalla stazione di scambio di Tortona.

In relazione a ciò si dovranno introdurre opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le ferrovie secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni*.

Ordine di Servizio N. 107. (M. e T.).

Tabelle di percorrenza per i treni effettuati con trazione a vapore - Gradi di prestazione e di frenatura.

A cura del Servizio Trazione, che provvederà anche alla distribuzione ai dipendenti uffici ed agli altri Servizi interessati, è stata pubblicata l'edizione definitiva delle *Tabelle di percorrenza per i treni effettuati con trazione a vapore*, le quali dovranno essere applicate per la compilazione degli orari a datare dall'attivazione del prossimo orario generale estivo.

Fino a tale data resteranno in vigore le tabelle provvisorie, già distribuite in bozza agli uffici interessati, rispetto alle cui indicazioni e norme presentano alcune differenze le tabelle contenute nell'edizione definitiva.

Fra tali differenze si richiama l'attenzione su quelle relative ai gradi di prestazione e di frenatura, che portano di conseguenza alcune modificazioni nelle relative norme di applicazione, contenute nella prefazione all'orario generale - parte I[a] -, le quali in occasione della prossima ristampa dell'orario estivo verranno pertanto sostituite da quelle unite al presente Ordine di Servizio.

Alle modifiche ed aggiunte, che si rendessero in seguito necessarie alle indicazioni ed alle norme contenute nell'accennata pubblicazione, provvederà il Servizio Trazione con comunicazioni, volta per volta, alle Divisioni Trazione ed ai Servizi interessati, aggiornando poi le tabelle con periodiche appendici.

Le Divisioni Trazione e quelle degli altri Servizi interessati, a mezzo dei Servizi rispettivi, avranno cura di chiedere al Servizio Trazione quelle modifiche ed aggiunte, delle quali man mano loro risultasse la necessità o la opportunità.

Gradi di prestazione

Sono soppressi i *gradi sussidiari* 2, 2_a, 5, 5_a e 5_b, e vengono adottati invece altri *gradi sussidiari*, le serie delle prestazioni corrispondenti ai quali non sono integralmente riportate nelle tabelle di prestazione, ma sono facilmente ricavabili dalle stesse. Detti gradi sono indicati da due numeri, uno più grande a sinistra, e l'altro più piccolo, apposto come indice, in basso ed a destra del primo. Le prestazioni corrispondenti sono quelle che risultano dalle tabelle per il grado indicato dal numero grande, coll'avvertenza però di non oltrepassare, salvi gli ammissibili sovraccarichi, la prestazione alla X categoria per il grado indicato dal numero più piccolo. Il peso massimo ammissibile per i treni sui tronchi, ai quali sono assegnati tali gradi di prestazione, è quello risultante dall'apposita tabella per il grado di prestazione rappresentato dal numero più piccolo.

Esempio: *grado 3_7: le prestazioni sono quelle risultanti dalle tabelle per il grado 3, tenendo però come limite massimo la prestazione alla X categoria per il grado 7: il peso massimo ammissibile per i treni è quello risultante dall'apposita tabella per il grado 7.*

Tali *gradi sussidiari*, caratterizzati dalla doppia notazione, furono applicati, a scopo di migliore utilizzazione della forza di trazione, a tratti di linea comprendenti alcune livellette di acclività considerevole rispetto all'andamento medio del profilo del tratto, le quali determinano bensì una riduzione del carico massimo rimorchiabile dalla locomotiva al limite dell'aderenza, e del limite di carico stabilito nei riguardi della resistenza degli organi di attacco, ma non esercitano invece una sensibile influenza sulla serie dei carichi che, alle velocità medie delle varie categorie, possono essere assegnati in base all'andamento predominante del profilo del tratto stesso.

Norme che, dall'entrata in vigore del prossimo orario estivo, sostituiranno quelle a pag. 6 e 20 a 23 della prefazione all'orario (Parte I^a) ottobre 1912.

Prestazione delle locomotive e delle automotrici e massimo peso dei treni.

1. La prestazione delle locomotive si ricava dalle seguenti tabelle, nelle quali i carichi sono segnati in **decatonnellate. Le** disposizioni speciali per il caso di doppia e tripla trazione, di sovraccarichi ecc., sono contenute nelle « Norme per la formazione dei treni ».

2. Le prestazioni delle automotrici sono espresse in **tonnellate** e, di regola, debbono essere considerate come massimi assoluti da non superarsi.

Le prestazioni stesse si riferiscono soltanto ai treni viaggiatori abitualmente effettuati dalle automotrici nei tratti indicati, e sono applicabili anche ad altri treni eventuali di orario equivalente ed eseguiti con automotrici sugli stessi tratti.

3. Le prestazioni delle locomotive sono riferite alle categorie dei treni ed ai gradi di prestazione stabiliti per ciascun tratto di linea.

4. Le categorie dei treni sono 11; ciascuna di esse rappresenta un tipo di orario, tracciato in base a velocità, che **in linea pianeggiante e di andamento favorevole** raggiunge i valori massimi di:

Km. all'ora	80	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
rispettivamente per le categorie	I sp.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X

mentre sulle livellette in salita di qualche rilievo, e su quelle in forte discesa, la velocità d'orario per ciascuna categoria, è opportunamente ridotta in relazione alle esigenze della trazione, dipendenti dal carico assegnato alle locomotive o dalla frenatura.

5. Dalle tabelle si ricavano direttamente le serie di prestazione per i tratti di linea, i cui gradi di prestazione sono contraddistinti da un semplice numero arabo, dall'1 al 31. Per i tratti di linea ai quali sono stati assegnati **gradi sussidiari** di prestazione (contrassegnati cioè da una notazione formata da due numeri, l'uno più grande a sinistra, l'altro più piccolo, apposto a destra ed in basso come indice), si applicano le prestazioni esposte nelle tabelle per il grado corrispondente al primo dei due numeri, sinchè esse sono eguali od inferiori alle prestazioni alla X categoria per il grado rappresentato dal numero più piccolo; altrimenti si applica questa ultima.

Esempio: *al tratto di linea è assegnato il grado 3_7 e la locomotiva appartiene al gr. 290: per le categorie fino alla VII le prestazioni sono quelle indicate dalla tabella per il grado 3, poichè per tale grado la prestazione alla categoria VII è di decatonnellate 46: e cioè ancora inferiore alla prestazione di decatonnellate 50 corrispondente alla X categoria per il grado 7°; per le categorie VIII, IX e X la prestazione è uguale a quest'ultima, e cioè di decatonnelate 50, essendo le prestazioni indicate nella tabella per il grado 3° rispettivamente di decatonnellate 54, 62 e 67, superiori cioè alla prestazione corrispondente alla X categoria per il grado 7°.*

6. Pei treni per i quali nell'orario l'indicazione della *categoria* è seguita dal segno (*) la prestazione della locomotiva è da assumersi eguale ai 6/10 di quella indicata per la corrispondente *categoria* nelle rispettive tabelle.

7. Per tratti di linea in forte discesa, può accadere che al rimorchio di treni delle prime categorie siano addette locomotive, per le quali non si trova segnata nelle tabelle la prestazione corrispondente alle categorie stesse. In questo caso si prenderà per base la prestazione più bassa di quelle che si trovano segnate nella tabella pel grado che compete alla linea.

8. Pei treni composti esclusivamente di veicoli intercomunicanti a mantici, e per quelli composti per almeno 2/3 del loro peso con veicoli a carrelli, la prestazione delle locomotive deve essere aumentata di una tonnellata ogni 10 (trascurando le frazioni) su tratti di linea con grado non superiore al 13.

9. Alle tabelle di prestazione delle locomotive fa seguito un quadro indicante, a seconda del grado di prestazione assegnata alle linee, **il massimo peso ammesso pei treni** per riguardo alla resistenza degli organi di trazione. Per i tratti di linea, ai quali sono stati assegnati **gradi sussidiari** di prestazione, contrassegnati cioè da una notazione formata da due numeri, il peso massimo ammissibile è quello risultante da tale tabella per il grado di prestazione rappresentato **dal numero scritto con carattere più piccolo** cioè a destra ed in basso.

ESEMPIO: *al tratto di linea è assegnato il grado* 3_7: *il peso massimo ammissibile è quello risultante dalla tabella per il grado di prestazione 7, e cioè di decatonnellate* 89.

I limiti indicati nel quadro si riferiscono ai treni in trazione semplice, od in trazione multipla colle locomotive in testa. Nel caso di rinforzo in coda, il limite indicato nella tabella può essere oltrepassato, ma l'eccedenza non deve superare i 4/5 della prestazione assegnata alla locomotiva od alle locomotive di spinta per la categoria del treno da eseguirsi.

10. Nel comporre i treni si deve aver riguardo, oltrechè alla prestazione delle locomotive ed al massimo peso di cui sopra, anche al massimo numero di assi consentito dall'apposita tabella.

N. B. Le tabelle di prestazione da inserirsi nella prefazione al prossimo orario generale saranno modificate in relazione alla seguente corrispondenza fra i vecchi ed i nuovi gradi di prestazione:

VECCHIA NUMERAZIONE	NUOVA NUMERAZIONE
1	1
2	1_2 (*)
2_a	1_4 (*)
3	2
4	3
5	3_4 (*)
5_a	3_5 (*)
5_b	3_7
6	4
7	5
8	6
9	7
10	8
11	9
12	10
13	11
14	12
15	13
16	14
17	15
18	16
19	17
20	18
21	19
22	20
23	21
24	22
25	23
26	24
27	25
28	26
29	27
30	28
31	29
32	30
33	31

(*) Questi gradi, e le serie di prestazioni equivalenti, non saranno direttamente riportati nelle nuove tabelle di prestazione (Vedasi regola 5).

Frenatura dei treni

a) — Norme comuni ai treni con freno continuo ed a quelli con freni a mano.

1. Le linee sono divise in ciascuno dei due sensi di circolazione, in tratti in relazione alle pendenze; a ciascun tratto corrisponde un **grado di frenatura,** che è indicato in margine all'orario generale di servizio.

2. La quantità minima di assi frenati o di freni attivi occorrente a ciascun treno, in ogni parte del suo percorso, si stabilisce in base al *grado di frenatura* ed alla **categoria** o velocità del treno, mediante la seguente tabella *A*, tenendo conto delle norme di cui appresso.

3. Dalla detta tabella *A* si ricava il **rapporto di frenatura,** il quale indica:

a) **pei treni con freno continuo,** il numero minimo di assi da frenare, in proporzione del numero totale di assi del treno;

b) **pei treni con freni a mano** il numero minimo dei **freni attivi** da assegnarsi in proporzione al numero totale dei **veicoli** del treno: intendendosi per **freno attivo** (salve le eccezioni di cui in appresso) un freno a vite in buono stato, agente su almeno due assi, ed occupato da un frenatore.

4. Se il percorso nel quale un treno mantiene costante la sua composizione comprende tratti pei quali si richiedono diverse quantità di freni, sarà da applicarsi la quantità maggiore.

5. Le locomotive a vapore accese, coi loro tender, e le locomotive elettriche in azione non devono essere comprese nel computo degli assi frenati o dei freni attivi nè in quello del numero degli assi o dei veicoli del treno. — I tender-bagagliai gr. **470** ed i tender-serbatoi gr. **670** sono a tutti gli effetti assimilati ai tender ordinari. — Le carrozze automotrici in azione vanno invece considerate nel computo della frenatura.

Rapporto di frenatura. — *Quantità minima di freni attivi*

***a)** Treni con Freno continuo* } viaggiatori o per trasporto

***b)** Treni con Freno a mano.*

Categorie o velocità d'orario Km-ora	Grado di																	
	Ia	Ia_2	Ia_3	Ib	Ib_2	Ib_3	I	I_2	I_3	I_4	I_5	I_6	II	II_3	II_4	II_5	II_6	II_7
I. — Treni a vapore *(con orario*																		
I	1:7	1:7	1:7	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4
II	1:7	1:7	1:7	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4
III	1:8	1:8	1:8	1:7	1:7	1:7	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4
IV	1:10	1:10	1:9	1:8	1:8	1:8	1:6	1:6	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4
V	1:12	1:12	1:9	1:10	1:10	1:9	1:7	1:7	1:7	1:7	1:6	1:5	1:6	1:6	1:6	1:6	1:5	1:4
VI	1:12	1:12	1:9	1:11	1:11	1:9	1:8	1:8	1:8	1:7	1:6	1:5	1:7	1:7	1:7	1:6	1:5	1:4
VII	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:10	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	1:8	1:8	1:7	1:6	1:5	1:4
VIII	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:11	1:11	1:9	1:7	1:6	1:5	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
IX	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
X	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
II. — Treni a trazione elettrica a corrente non trifase *(velocità ra*																		
più che 50	1:7	1:7	1:7	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4
50	1:12	1:12	1:9	1:9	1:9	1:9	1:7	1:7	1:7	1:7	1:6	1:5	1:6	1:6	1:6	1:6	1:5	1:4
45	1:16	1:12	1:9	1:11	1:11	1:9	1:8	1:8	1:8	1:7	1:6	1:5	1:7	1:7	1:7	1:6	1:5	1:4
40	1:16	1:12	1:9	1:14	1:12	1:9	1:10	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	1:8	1:8	1:7	1:6	1:5	1:4
35	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:11	1:11	1:9	1:7	1:6	1:5	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
30	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
25 o meno	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4
III. — Treni a trazione elettrica a																		
67.5	1:7	1:7	1:7	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	—
64	1:9	1:9	1:8	1:7	1:7	1:7	1:6	1:6	1:6	1:6	1:6	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	1:5	—
50	1:16	1:12	1:9	1:14	1:12	1:9	1:10	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	1:8	1:8	1:7	1:6	1:5	—
45-42	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:11	1:11	1:9	1:7	1:6	1:5	1:10	1:9	1:7	1:6	1:5	—
37.5	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:14	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:11	1:9	1:7	1:6	1:5	—
33.75-32	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	—
25-22.5-21	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:16	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:12	1:9	1:7	1:6	1:5	1:4

TABELLA A.

occorrenti per un determinato numero di assi o di veicoli.

merci con viaggiatori: 3:4 (assi 3 su 4).
esclusivo di merci: 1:2 (assi 1 su 2).

frenatura

III	III$_4$	III$_5$	III$_6$	III$_7$	III$_8$ III$_9$	IV	IV$_5$	IV$_6$	IV$_7$	IV$_8$ IV$_9$	V	V$_6$	V$_7$	V$_8$ V$_9$	VI	VI$_7$	VI$_8$ VI$_9$	VII	VII'$_8$ VII$_9$	VIII	IX
in base alle categorie).																					
1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	
1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	1:2	
1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	1:2	
1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	1:2	
1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	
1:6	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	
1:7	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	
1:7	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	
riabile) **e treni eventuali a vapore con orario in base alle velocità.**																					
1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	1:2	1:2	—	—
1:5	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	—	—
1:6	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	2:5	2:5	1:2	—
1:7	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	—
1:7	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1.6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	1:2
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	2:5
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	1:3
corrente trifase *(velocità obbligate).*																					
1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	2:5	2:5	2:5	1:2	1:2	1:2	1:2	—	—	—	—	—	—	—
1:4	1:4	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	2:5	2:5	1:2	1:2	1:2	—	—	—	—
1:6	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	1:3	2:5	2:5	—	—
1:7	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	2:5	2:5	1:2	—
1:8	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:5	1:4	1:3	1:4	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	—
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:3	1:3	2:5	1:2
1:9	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:7	1:6	1:5	1:4	1:3	1:6	1:5	1:4	1:3	1:5	1:4	1:3	1:4	1:3	1:3	1:3

6. In tutti i treni, compresi quelli con freno continuo, il veicolo di coda deve essere munito di freno a vite in buono stato, ed orientato possibilmente in modo che il posto di manovra del freno si trovi all'estremità posteriore. Il freno di coda deve sempre essere occupato da un frenatore.

7. Alla regola precedente si può fare eccezione solamente nei tre casi seguenti:

a) quando si deve attaccare in coda al treno un veicolo col freno a vite inservibile, o sprovvisto di freno a vite, che per guasto degli organi d'attacco o per altre avarìe non possa essere interposto tra gli altri veicoli. In tal caso dovrà essere con freno attivo il penultimo veicolo;

b) quando il treno è rinforzato in coda da una locomotiva, che non debba abbandonare il treno in piena linea. In questo caso il frenatore di coda può occupare, durante il percorso col rinforzo, il freno di un veicolo antecedente. L'ultimo veicolo può essere senza freno a vite, purchè non debba proseguire oltre il punto dove termina il rinforzo;

c) il carro scudo, che in alcuni servizi di spinta a treni viaggiatori deve essere intercalato tra la locomotiva di coda e l'ultima carrozza con viaggiatori a norma delle relative disposizioni, può essere un carro senza freno, e per esso non occorre alcuna frenatura nella corsa di ritorno.

8. Rispetto alle condizioni di frenatura, non deve essere in nessun punto superata la velocità massima risultante dalla seguente tabella *B*, ferme restando le limitazioni prescritte da altre disposizioni.

Tabella B.

su linee col grado di frenatura	Velocità massima assoluta in km./ora ammessa con la proporzione di freni non inferiore a														
	3:4	1:2	2:5	1:3	1:4	1:5	1:6	1:7	1:8	1:9	1:10	1:11	1:12	1:14	1:16
	con freno continuo		con freni a mano												
I	100	85	70	70	70	70	65	60	55	50	50	45	40	40	35
II	100	85	70	70	70	65	60	55	50	45	45	40	35		
III	95	80	70	70	65	60	55	45	40	35					
IV	90	75	70	65	60	55	45	35							
V	85	70	65	60	55	45	35								
VI	80	65	60	55	45	35									
VII	70	55	50	40	30										
VIII	60	45	40	30											
IX	50	35	30	25											

N.B. — Le velocità massime ammissibili per i gradi I, II ecc. valgono rispettivamente anche per i gradi sussidiari caratterizzati dallo stesso numero romano, qualunque sia il loro indice (numero arabo o lettera).

9. Nei tratti di linea in forte discesa contraddistinti nell'orario col segno è vietato ai treni con **freni a mano** qualunque ricupero rispetto alla percorrenza d'orario, restando inteso che devono pure essere osservati i limiti di velocità assoluta stabiliti dalla tabella *B*.

10. Per regolare la velocità, il macchinista non ricevendo alcun avviso in contrario deve regolarsi come se il treno abbia il numero di freni prescritti dalla tabella *A*.

11. Quando un treno con freni a mano è in ritardo, ed il numero effettivo dei freni è superiore a quello prescritto, il capo-treno, se nel tratto da percorrere non è vietato il ricupero, ne informerà il Dirigente perchè ne dia avviso scritto al macchinista, il quale potrà allora accrescere la velocità nei limiti risultanti dalla tabella *B*, compatibilmente sempre coi limiti prescritti da altre disposizioni.

b) — **Norme speciali pei treni con freno continuo.**

1. Il freno continuo automatico ad aria compressa deve **normalmente** funzionare nei seguenti treni:

a) i treni reali, di lusso, quelli per la valigia indiana e gli altri pei quali il funzionamento è previsto nella prefazione all'orario;

b) i treni supplementari a treni che si effettuano con freno continuo automatico;

c) gli speciali in genere di categoria I sp., I e II o di velocità d'orario superiore a 60 Km.;

d) i treni pei quali l'attivazione di esso freno sia ordinata con disposizioni date dalle Divisioni Compartimentali.

2. Il freno continuo potrà essere attivato anche per altri treni, se formati con materiale tutto munito dei relativi apparecchi (salvo eventualmente qualche veicolo in coda nei limiti di cui alla regola 8) purchè sia dato il benestare dal Dirigente della stazione d'origine, e a sua cura venga di volta in volta avvertito il personale del treno e di visita. Per i rimanenti treni, nei quali il freno continuo non è da attivarsi, è vietato congiungere, se esistono, gli accoppiamenti del freno tra la locomotiva ed il veicolo contiguo.

3. Nei veicoli *esteri*, sia all'arrivo ai transiti, sia durante la loro permanenza sulla nostra rete, il manubrio del robinetto di isolamento della valvola tripla, se trovato nella posizione di *azione rapida esclusa*, deve essere sempre lasciato in tale posizione, in luogo di portarlo a quella per l'*azione rapida*.

4. Se nel treno vi sono veicoli colla sola condotta, non devono essere riuniti ma, per quanto possibile, devono essere *intercalati* fra quelli col freno completo.

5. Il numero degli agenti in servizio ad un treno con freno continuo automatico ad aria compressa, ed il numero dei freni a vite, devono essere tali che all'occorrenza possano essere manovrati a mano almeno tanti freni, quanti sono prescritti — secondo la tabella *A* e le norme relative ai treni con freni a mano — per treni di X categoria.

6. Sulle linee con grado di frenatura VII, VII_8, VII_9, VIII o IX potrà tuttavia ammettersi che il numero dei freni manovrabili a mano sia inferiore a quello risultante dalla suddetta regola ma dovrà esservi almeno un freno ogni 5 veicoli.

7. Nel calcolo degli assi frenati, sono da considerarsi come tali tutti quelli sui quali agisce il freno continuo, *anche se i ceppi non sono manovrabili a mano.* Se in coda al treno vi fosse qualche veicolo sprovvisto del freno continuo, si terrà conto anche degli assi frenati col solo freno a mano.

8. Salvo circostanze imprescindibili, non si potranno aggiungere in coda più di 3 veicoli sprovvisti del freno continuo. Questo numero può essere portato a 5:

pei treni accelerati od omnibus di velocità non superiore alla categoria III o a 60 Km. nel caso che l'aggiunta sia richiseta per trasporti militari:

pei treni che trasportino esclusivamente merci, nei limiti di categoria o velocità suddetti.

L'aggiunta dei veicoli senza freno continuo è da evitarsi, di regola, pei treni direttissimi e diretti.

9. Il macchinista dev'essere avvertito per iscritto tanto del numero dei veicoli sprovvisti di freno continuo eventualmente aggiunti in coda, quanto del numero di veicoli con la sola condotta o col freno, isolato in seguito a guasto, eventualmente intercalati nel treno (*v. art. 38 e 39 dell'Istruzione sul freno continuo Westinghouse*).

Quando in coda al treno si trovino uno o più veicoli sprovvisti del freno continuo, il macchinista dovrà usare speciale precau-

zione nell'uso del freno continuo, per evitare contraccolpi. Il maggior numero possibile dei frenatori addetti al treno dovrà occupare i freni dei veicoli in coda senza freno continuo.

10. **Qualora** per **l'aggiunta** di veicoli in coda senza freno continuo, o per la soppressione di questo su parte del treno, o per la presenza di veicoli intercalati aventi l'apparecchio di frenatura isolato per guasto od aventi la sola condotta, il numero degli assi frenati, calcolato come alla regola 7, risultasse inferiore ai $^3/_4$ del numero totale degli assi del treno, si avvertirà il macchinista comunicandogli il numero totale degli assi e il numero di quelli frenati. Egli deciderà se conviene mantenere o no in funzione il freno continuo (*v. anche art.* 38 *dell'Istruzione sul freno continuo Westinghouse*); e tanto nell'uno quanto nell'altro caso, regolerà indi la corsa in modo da non superare la massima velocità ammessa con questa proporzione di freni per i treni con freni a mano a termini della tabella *B*.

Se il treno è condotto da un'automotrice, e gli assi di questa sono **tutti esclusi** dall'azione del freno continuo, la massima velocità da osservarsi sarà quella indicata nella tabella *A* (parte III) **diminuita di 20 Km.** all'ora.

11. Qualora ad un treno durante il viaggio dovesse interamente annullarsi l'azione del freno continuo ad aria compressa, prima di riprendere la corsa, si dovrà avvisare il personale di scorta di verificare i freni a mano e di tenersi pronto per la manovra dei medesimi. Il capo-treno si accerterà del numero dei freni effettivamente coperti in proporzione del numero dei veicoli, e ne darà comunicazione **scritta** al macchinista, il quale si regolerà in modo da non superare la velocità massima ammessa con tal numero di freni a mano (v. tabella *B*). Se tale velocità è inferiore a quella d'orario, si provvederà ad una prossima stazione per un aumento di freni.

Se poi il treno viaggiasse nelle condizioni di frenatura indicate alla regola 6 e il freno automatico venisse a mancare, il macchinista dovrà ridurre la velocità al *passo d'uomo*, sino a raggiungere una stazione dove esso freno possa essere riattivato, o si possa completare il numero dei freni a mano fino almeno a quello richiesto per la categoria VIII.

c) — **Norme speciali pei treni con freni a mano.**

1. I veicoli frenati devono essere per quanto è possibile uniformemente distribuiti fra quelli non frenati; però, nelle linee il cui grado di frenatura è espresso da una notazione avente il numero romano (od il numero arabo apposto come indice), **superiore al tre** la distribuzione dei veicoli frenati, quando al treno abbisognano tre freni o più, dovrà farsi in modo che la metà posteriore abbia **un freno attivo in più** di quanto le spetterebbe, togliendolo alla prima metà.

2. I frenatori intermedi devono occupare, possibilmente i freni dei veicoli **più pesanti.**

3. Nessuna distinzione, agli effetti della frenatura, va fatta tra i veicoli delle reti italiane e quelli esteri, nè tra i ceppi di legno e quelli di metallo.

4. Non devono essere utilizzati per la frenatura i veicoli con freno a lunga leva non manovrabile dalla garetta del frenatore, nè quelli muniti di apparecchio da freno che agisce sopra una sola ruota di ciascun asse.

5. I veicoli con un solo asse frenabile che venissero utilizzati per la frenatura vanno calcolati soltanto per mezzo freno nel numero dei freni attivi.

6. Quando il treno sia rinforzato in coda, il rapporto di frenatura si stabilisce in base al grado indicato in cifra romana (eventualmente seguita da lettera) senza tener conto del numero arabo eventualmente apposto come indice: il numero dei freni così calcolato dovrà essere ridotto di uno o di due se il rinforzo è dato rispettivamente da una o due locomotive.

7. Le locomotive a vapore od elettriche inattive, se accompagnate da un agente per la manovra del freno — il quale agente, quando trattasi di locomotive delle Ferrovie dello Stato, sarà fornito dalla Trazione e scelto fra gli agenti abilitati alle funzioni di fuochista — non vanno calcolate nè nel numero dei freni attivi, nè nel numero dei veicoli. Se non frenate, sono da calcolarsi per tanti

carri carichi non frenati quante volte il loro peso a vuoto contiene *18* tonnellate. La frazione residua è da calcolarsi per un carro carico o vuoto secondochè superiore o no a 10 tonnellate. Ogni tender isolato, frenato o non frenato, si calcola come un carro carico.

8. Ogni carrozza automotrice **a carrelli** va calcolata come segue: se **in azione** e col freno a mano o ad aria compressa, equivale a *due veicoli* frenati; se rimorchiata, **ma accompagnata da agente per la manovra del freno,** va pure contata come *due* veicoli frenati; se **non frenata** equivale a *tre* veicoli *senza freno*. Una carrozza automotrice a **due o tre** assi equivale rispettivamente ad un veicolo frenato, od a *due senza freno*.

9. Un veicolo a carrelli, entrambi frenati, si considera equivalente ad un veicolo ordinario frenato, se i freni dei due carrelli sono simultaneamente manovrabili da un solo frenatore; si considera invece equivalente a due veicoli frenati se i freni dei due carrelli sono manovrabili separatamente dalle due opposte piattaforme e serviti da due frenatori. Ogni veicolo a carrelli, quando sia frenato uno solo dei due carrelli, equivale a due veicoli ordinari, uno frenato ed uno non frenato. Ogni veicolo a carrelli non frenato conta come due veicoli senza freno. — Per le automotrici si applica invece il comma precedente.

10. Il numero di freni risultante dalla tabella *A* dovrà essere *aumentato* nei casi seguenti:

a) se in un treno-viaggiatori si dovesse utilizzare per la frenatura qualche carrozza di tara *inferiore alle 8 tonnellate*, o qualche carro (escluso il bagagliaio) il cui peso lordo (fra tara ed eventuale carico) non raggiungesse le 8 tonnellate, il numero dei freni attivi **dovrà essere aumentato di uno.**

b) in caso di guasto del freno a vite del tender (o della locomotiva, per le locomotive senza tender), il numero dei freni attivi, a richiesta del macchinista, sarà aumentato rispettivamente di uno o due, a meno che in testa al treno non vi sia una seconda locomotiva col freno in ordine; di tale richiesta sarà fatta annotazione giustificativa sul foglio di corsa e sul bollettino di trazione. Trattandosi di locomotive aventi il freno ad aria compressa, od a

vuoto, l'aumento di freni predetto è ammesso solo nel caso in cui si rendessero simultaneamente inservibili il freno stesso e quello a mano.

11. Il numero di freni risultante dalla tabella A dovrà essere *diminuito*, oltrechè nel caso di cui alla regola 6, anche nei seguenti:

a) nei treni-merci, con o senza viaggiatori, percorrenti linee in discesa continuata senza contropendenze, è ammesso **un freno attivo in meno** del numero regolamentare quando siano condotti da **due** locomotive a 4 assi accoppiati, con tender separato, entrambe munite di freno Westinghouse automatico e moderabile, **agente tanto sulla macchina quanto sul tender,** ovvero da **una** o **due** locomotive a 5 assi accoppiati, gruppo **470,** col freno nelle condizioni suddette, o da **uno** o **due** locomotori elettrici a 5 assi accoppiati gruppo **050;**

b) eguale riduzione è ammessa quando il treno (nelle condizioni di cui al comma *a*) sia condotto da *una sola* locomotiva a 4 assi accoppiati con tender separato e mezzi frenanti come sopra, purchè il carico non superi **270 tonnellate**;

c) la riduzione può essere di due **freni** quando in testa al treno (sempre nelle condizioni di cui al comma *a*) vi siano **tre o più** locomotive a 4 od a 5 assi accoppiati con tender nelle condizioni di frenatura suddette, o **tre o più** locomotori elettrici a 5 assi accoppiati.

Le riduzioni di freni di cui alle presenti regole non si applicano alla linea Busalla-Pontedecimo.

12. Nei treni merci (con o senza viaggiatori) formati **soltanto in parte di carri carichi** il calcolo dei freni occorrenti si deve fare **separatamente** pei carri **carichi** e per i **vuoti** avvertendo che, agli effetti della frenatura, debbono essere considerate come vuote anche le carrozze che portassero viaggiatori, i bagagliai viaggianti fuori servizio ed i carri carichi il cui singolo peso lordo non raggiunga le **10** tonnellate. Il bagagliaio in servizio od il veicolo funzionante come tale, quando sia — come di regola — col freno completo, sarà invece calcolato come **un carro carico con freno,** qualunque sia il suo peso. Un veicolo *vuoto* va sempre considerato come tale, *qualunque sia la sua tara.*

Le eventuali eccedenze o deficenze di frenatura nei *carichi*, siano rappresentati da freni interi o da frazioni si devono compensare con le corrispondenti deficenze od eccedenze nei vuoti tenendo presente che:

ogni veicolo *carico* con freno attivo conta per *un freno* rispetto ai veicoli *carichi* e *per un freno e mezzo* rispetto ai *vuoti;*

ogni veicolo *vuoto* con freno attivo conta per un freno rispetto ai veicoli *vuoti* e solo per *mezzo freno* rispetto ai carichi.

13. Pel carico delle merci che devono percorrere linee il cui grado di frenatura è espresso da una notazione avente il numero romano (od il numero arabo apposto come indice) **superiore al sei,** si devono preferire i carri con freno; e si deve procurare che nei treni viaggiatori percorrenti le medesime linee vi sia qualche veicolo frenabile in più della quantità di freni attivi richiesta.

14. (*) Qualora risultasse conveniente nei riguardi dell'economia del personale, al numero dei freni calcolato secondo la tabella *A* (parte I o II) si potrà sostituire quello risultante dalla tabella *B*, prendendo per base il grado di frenatura e la velocità massima ammessa indipendentemente dalla frenatura (*v. pag.* 24 *della Prefazione all'orario — parte* 1ª — *ottobre* 1912).

15. (*) **In caso di assoluto bisogno, da giustificarsi di volta in volta** *mediante annotazione nel rapporto giornaliero del movimento treni*, quando manchi qualche frenatore e non sia possibile provvedere diversamente, il Dirigente potrà licenziare il treno con un numero di freni minore del prescritto. In tal caso dovrà essere dato avviso al macchinista, indicando il numero dei freni coperti e la *velocità massima assoluta da non superarsi*, che dovrà essere quella risultante dalla tabella *B* in base al grado di frenatura del tronco di linea, e al numero dei freni coperti, il quale in ogni caso non dovrà discendere al disotto di quello prescritto dalla tabella *A* (parte I o II) per i treni di X categoria o con velocità di 25 Km.

(*) Le presenti regole non si applicano ai treni a trazione elettrica a corrente trifase.

16. Verificandosi il guasto *simultaneo* del freno a mano e di quello ad aria compressa in una automotrice rimorchiante veicoli con freni a mano, si dovrà rifare il computo della frenatura, tenendo presente che in questo caso l'automotrice va computata come non frenata; indi si proseguirà la corsa fino alla prossima stazione provvista di riserva, rispettando la velocità massima stabilita dalla tabella *B* per l'esistente proporzione di freni, **diminuita di 20 km. all'ora ed in ogni caso non superando i 40 km. all'ora.** Se non si avesse il numero di freni corrispondente alla velocità minima preveduta nella tabella *B* e non si potesse ottenere un aumento di freni coperti, si chiederà il mezzo di soccorso. Se l'anormalità si verificasse in una automotrice viaggiante sola, si proseguirà la corsa a velocità **non superiore a 10 km. all'ora** fino alla prossima stazione, dove si chiederà il soccorso.

Gradi di frenatura

Per ottenere una migliore utilizzazione del personale di scorta ai treni si è adottato il sistema di applicare i gradi di frenatura separatamente per i due sensi di marcia dei treni, istituendo all'uopo nuovi *gradi sussidiari* di frenatura, colle rispettive apposite serie di rapporti di frenatura.

I vecchi gradi di frenatura, indicati solo con un numero romano, rimangono inalterati per i tratti di linea in pendenza continuata, od assimilabili, percorsi nel senso della discesa; e restano inoltre applicati in entrambi i sensi di marcia, per i tratti aventi pendenze alternate di senso contrario, ma all'incirca di eguale entità.

Invece per i tratti di linea in pendenza continuata, percorsi nel senso della salita, e per quelli aventi pendenze alternate in senso contrario e di differente entità qualunque sia il senso in cui sono percorsi, vengono adottati i *gradi sussidiari*, la cui notazione è analoga a quella adottata per i gradi sussidiari di prestazione.

Il numero grande, romano, è stabilito in relazione alla pendenza percorsa nel senso della discesa. In basso ed a destra trovasi apposto un numero arabo od una lettera (e talvolta tanto l'uno che l'altra che sono caratterizzati dall'andamento delle livellette in salita. A scopo di semplicità di applicazione, nelle tabelle sono stati esposti anche i rapporti di frenatura per ciascuno dei gradi sussidiari adottati. Questi rapporti sono stabiliti tenendo conto dell'entità della salita, in quanto essa permetta una diminuzione di freni, sempre però rispettando il minimo di frenatura necessario per la sicurezza del treno in caso di spezzamento.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 27, 30, 31, 33.

Circolare N. 21. (R.).

Ordini di pagamento.

In attesa che dal regolamento in corso di studio siano fissate le modalità da seguirsi per i pagamenti d'urgenza che attualmente si effettuano con ordini R. 95 od R. 99, e fermo restando il disposto dell'Ordine di Servizio N. 160-1912 per quanto riguarda la facoltà di emettere tali ordini, si stabilisce che il pagamento degli ordini medesimi sia disposto ed eseguito con le stesse norme e precauzioni prescritte per i mandati.

I detti ordini, come i mandati di pagamento, non devono mai essere intestati a Funzionari dell'Amministrazione, quando non si tratti di costituire d'urgenza mandati di anticipazione debitamente autorizzati, ma devono essere intestati al cognome, nome e qualifica del creditore o dei creditori diretti o di chi per essi sia legalmente autorizzato a dare quietanza.

I pagamenti a creditori residenti in località sede di Cassa devono farsi o allo sportello della cassa stessa od a mezzo di un pagatore di questa presso l'Ufficio legale o presso il delegato ai contratti od infine presso il funzionario o professionista che venissero per alcuni casi speciali indicati.

I pagamenti a creditori residenti in località non sedi di Cassa sono da eseguirsi a mezzo dei capi delle stazioni delle località stesse assistiti, quando ne sia il caso, dal funzionario dell'Ufficio Legale o del Servizio o della Divisione all'uopo delegati. Gli importi necessari, quando non bastino gli introiti di stazione, dovranno essere spediti dalle Casse alle Stazioni con gruppo valori, in conformità dell'Istruzione 4-1906 (Ragioneria) e con le modalità in essa stabilite, oppure sempre che sia possibile, con vaglia bancari debitamente girati ai percipienti in conformità a quanto verrà di volta in volta indicato dagli ordinatori della spesa.

Circolare N. 22. (C.).

Tassazione dei fusti da birra di capacità inferiore ad ettolitri 8.5, in servizio italo-austro-ungarico.

Le Ferrovie Meridionali Austriache lamentano che per la tassazione dei trasporti di « fusti da birra di capacità inferiore ad ettolitri 8.5, effettuati in carri speciali privati per il trasporto della birra », non venga in generale tenuto conto di quanto è prescritto alla nota (6). aggiunta col 1° Supplemento (1° gennaio 1913) alla voce « Recipienti », posizione 2981/957, della Tariffa diretta Italo-Austro-Ungarica (Ediz. 1° gennaio 1912).

Nell'intento quindi di evitare giusti reclami per parte degli interessati, si rammenta che i « Recipienti » di cui sopra dovranno esser tassati, per il percorso extra-italiano, in base ai prezzi della classe *C*, sul peso minimo di kg. 4000 per lettera di vettura e vagone.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 4v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 aprile 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati la nuova etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

Di ogni invio di veicoli alle officine dovrà darsi avviso telegrafico alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o Napoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione che etichetta il veicolo.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

ACI_z^{cR} N. 68074 - 68077.
BI_z^{cR} N. 29424 - 29426.
CI_z^{cR} N. 41842 a 41844 - 41852.

BAGAGLIAI.

DUI^{cR} N. 96551 - 96555

CARRI.

F N. 170436 a 170438 - 170862 a 170864 - 170882 a 170884 - 171036 a 171038 - 171050 - 172357 a 172359 - 172574 a 172577 - 172790 a 172792 - 172941 - 172968 a 172970 - 173104 a 173106.

L N. 471897 - 471898 - 472241 - 472242 - 472847 - 472849 - 473022 - 473023 - 473077 - 473079 - 473200 - 473201 - 473237 - 473238 - 473450 - 473451 - 473650 a 473652 - 473670 a 473672 - 473691 - 473692 - 474709 - 474710 - 474724 - 475146 - 475148 - 475963 - 476125 - 476126 - 476152 - 476153 - 476177 - 476319 - 476321 -476355 - 476357 - 476366 - 476367 - 476541 - 476542 - 476562 - 476564 - 476583 - 476586 - 476789 a 476791 - 476917 - 476919 - 476940 a 476942 - 476953 - 476995 - 476996 - 477102 - 477110 - 477198 - 477199 - 477316 - 477317 - 477330 - 477332.

Distribuita *agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 24R (C.).

Congresso nazionale di cacciatori in Milano.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 3 al 7 aprile 1913.

Ritorno: dal 6 al 9 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sardegna che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 25R (C.).

Fiera-esposizione di cavalli e bovini in Firenze.

(Vedi Circolare N. 21R-1913).

Si avverte che le spedizioni di bestiame destinate alla fiera-esposizione suindicata, dovranno essere eseguite per la stazione di Rifredi all'indirizzo del Comitato.

Le stazioni dovranno quindi computare le tasse per la detta stazione, con l'aggiunta delle sovratasse da computarsi integralmente pel binario di raccordo con lo scalo del bestiame dei Macelli stabilite dall'art. 88 delle tariffe.

Circolare N. 26R (C.).

Esposizione universale ed internazionale di Gand.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata devono essere applicati, pei viaggi agli espositori e giurati in destinazione di una qualunque delle stazioni di confine internazionale e ritorno dalla stessa stazione, i ribassi stabiliti dalla concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

Andata e Ritorno: dal 1° aprile al 30 novembre 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701, quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 1° aprile al 30 novembre 1913.

Per quanto riguarda le facilitazioni a favore dei trasporti di merci di ritorno dalla Esposizione sarà fatto seguito con altra circolare.

Circolare N. 27R (C.).

I Congresso nazionale femminile di cultura in Torino.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° all'11 aprile 1913.

Ritorno: dal 6 al 15 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, marzo 1913 — Tip. Editrice Nazionale C. - 80.

Circolare N. 28R. (C.).

Esposizione internazionale di asini stalloni, cavalli, cavalle e muli e mostra di macchine agricole in Pinerolo.

Per la circostanza delle esposizioni sovraindicate devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto per le spedizioni di bestiame cavallino e di macchine agricole i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI, GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 17 aprile al 6 maggio 1913.

SPEDIZIONI DI BESTIAME CAVALLINO E DI MACCHINE AGRICOLE.

Andata: dal 17 al 30 aprile 1913.

Ritorno: dal 27 aprile al 6 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendono percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 17 aprile al 6 maggio 1913.

Circolare N. 29R. (C.).

VI Congresso nazionale della unione delle provincie d'Italia in Milano.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 16 al 27 aprile 1913.

Ritorno: dal 20 aprile al 2 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editrice Nazionale - C-80

SENTENZA

Contratto di trasporto di cose. - Merce non giunta a destino. - Svincolo da parte del destinatario. - Carenza d'azione del mittente. - Forma pel trasferimento del diritto dal destinatario al mittente. - Valori di atti nei riguardi degli art. 396 e 407 Cod. Comm. - Svincolo contabile e svincolo effettivo. - Loro equivalenza agli effetti della disponibilità della spedizione.

È carente d'azione il mittente di una spedizione, quando il destinatario ha proceduto allo svincolo di essa, e ciò anche nel caso in cui la merce, oggetto della spedizione, non sia giunta a destino (art. 396, 407 Cod. Comm. 109 e 133 Tariffe).

Non vale a far risorgere nel mittente il diritto di agire contro il vettore ferroviario, la postuma dichiarazione del destinatario di disinteressarsi della spedizione, essendo invece indispensabile che tale nuovo trasferimento del diritto dal destinatario al mittente, avvenga colle forme della cessione.

Le disposizioni degli articoli 109 lett. i e 133 delle Tariffe, lungi dall'essere in contrasto, per quanto riflette il momento in cui avviene il passaggio della disponibilità della spedizione dal mittente al destinatario, colla norma dettata dagli articoli 396 e 407 Cod. Comm., ne costituiscono invece il completamento e la determinazione.

È arbitraria, agli effetti dell'attribuzione dell'azione dal mittente od al destinatario, la distinzione tra svincolo contabile e svincolo effettivo.

CORTE CASS. NAPOLI, 30 agosto - 18 settembre 1912. Montuori c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Nel 18 gennaio 1908 Edoardo Montuori spedì da Napoli per via ferrata allo indirizzo di Andrea De Paoli in Genova una balla contenente pelli di guanti. La spedizione però non giunse a destino, ed il destinatario dopo averne effettuato lo svincolo, pagate le spese e ricevuto il bollettino di consegna, reclamò in via amministrativa rimborso del valore della merce e della somma pagata.

Senonchè nel 3 luglio stesso anno il Montuori trasse in giudizio davanti il Tribunale di Napoli l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la condanna al pagamento della somma di L. 1008, valore delle pelli perdute e di lire 2000, ammontare dei danni.

La convenuta oppose l'inammessibilità della istanza per la ragione che avendo il destinatario eseguito lo svincolo contabile della merce e proposto il reclamo amministrativo per l'indennizzo, a lui soltanto e non al mittente spettava ogni azione in dipendenza del contratto di trasporto, giusta gli articoli 109 e 133 allegato *D* delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate. In linea subordinata poi dedusse il rigetto dell'istanza, perchè non dimostrato il valore della merce, nè dovuti i danni a termine dell'Art. 5 allegato *E*.

L'adito Tribunale, con sentenza 24 marzo 1909 dichiarò carente di azione il Montuori; invece la Corte di Appello, con sentenza 28 novembre 1910, su gravame del Montuori andò in opposto avviso, perchè ritenne che non essendo la merce pervenuta al luogo di destinazione il destinatario poté eseguire lo svincolo contabile, non lo svincolo effettivo della merce e quindi non poté acquistare il diritto di chiedere il risarcimento contro il vettore, e che essendoci con apposita dichiarazione disinteressato della spedizione tutti i diritti spettanti al mittente erano rimasti salvi.

Di questa sentenza si duole l'Amministrazione ferroviaria con tre mezzi di ricorso, con i quali denunzia la violazione degli articoli 109 lettera *I* e 133 ultimo comma delle Tariffe e condizioni ferroviarie (allegato *D* della legge 27 aprile 1888 N. 5048) dell'Articolo 45 della legge 7 luglio 1907 N. 428, e dello art. 3 disposizioni preliminari del codice civile, per avere erroneamente ritenuto che nonostante lo svincolo eseguito dal destinatario ed il ritiro del

bollettino di consegna non fosse cessato nel mittente il diritto di agire contro il vettore in dipendenza del contratto di trasporto sol perchè la merce non era giunta al luogo di destinazione ed il destinatario aveva dichiarato di disinteressarsi della spedizione. La violazione degli Art. 5 allegato *E*, 140 allegato *D* stessa legge ferroviaria per la mancanza della merce, e per aver attribuito i danni malgrado che la spedizione fosse stata fatta col regime delle tariffe speciali.

DIRITTO.

Osserva, quanto al primo motivo del ricorso, che posta la controversia nei termini secondo i quali fu esaminata dalla Corte di merito, è ovvio che per la sua risoluzione occorre far capo alle disposizioni contenute negli Art. 396 e 407 del codice commercio 109 e 133, allegato *D* della legge 27 aprile 1885, per vedere in quale momento ed a quali condizioni il mittente che ha stipulato il contratto di trasporto per ferrovia perde il diritto di agire contro il vettore per le conseguenze derivanti dall'inadempimento del contratto.

Dal complesso delle disposizioni anzidette si rileva preliminarmente, ciò che del resto è fuori contestazione nella specie della causa, che quando nel contratto di trasporto vien designato una persona diversa dal mittente, alla quale debba farsi la riconsegna delle cose trasportate, allora, oltre i rapporti fra mittente e vettore, che sono le sole parti fra le quali interceda il contratto, ha luogo altra serie di rapporti fra vettore e destinatario per effetto dei quali questo ultimo acquista un'esclusione del mittente con diritto proprio ad esercitare le azioni tutte derivanti da quel contratto contro il vettore non appena ha egli dimostrato di voler accettare il contratto stesso.

La quistione invece sorge sul punto di vedere se codesto diritto passa in ogni caso nel destinatario indipendentemente dall'avviso della merce nel luogo di destinazione.

Secondo il concetto della Corte quando la merce non arriva al luogo di destinazione la disponibilità della merce rimane presso il mittente, e quindi presso di lui rimane anche il diritto di agire in base al contratto, giacchè tale diritto è conseguenza di quello

di disporre della merce. Ma ciò è in perfetta antitesi col testo e col contenuto delle richiamate disposizioni del codice di commercio e della legge ferroviaria.

La Corte invero non ha avvertito che con l'Art. 396 il legislatore intese determinare fino a qual limite i mittente potesse sperimentare i suoi diritti sulla merce in viaggio, e quindi ha stabilito che l'obbligo del vettore di eseguire gli ordini del mittente cessa al momento in cui le merci arrivano al luogo di destinazione ed il destinatario ha mostrato di voler profittare del contratto; ma quando invece si è fatto a disciplinare i rapporti fra destinatario e mittente ed a stabilire il momento dal quale passa definitivamente nel destinatario ogni diritto in dipendenza del contratto di trasporto, allora ha provveduto col successivo articolo 407 disponendo espressamente *che dopo l'arrivo delle cose trasportate dopo il giorno in cui avrebbero dovuto arrivare nel luogo di destinazione il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto e le azioni di risarcimento;* dalla quale disposizione scaturisce evidente il concetto che il mancato arrivo della merce nel luogo di destinazione non è di ostacolo al sorgere dei rapporti diretti fra destinatario e vettore, avendo il legislatore parificato nelle sue conseguenze giuridiche il momento dell'arrivo delle cose trasportate con quello in cui avrebbero dovuto arrivare.

Il principio fondamentale, d'onde la Corte è partita consiste in ciò che, quando la merce è perduta, il diritto di disponibilità non si può trasmettere al destinatario per mancanza della cosa; ma non viene meno l'obbietto del contratto in quanto che il diritto al risarcimento ed a qualunque altra prestazione dovuta dal vettore per effetto della inadempienza del contratto equivale al diritto di avere la riconsegna della cosa; senza dire inoltre che il destinatario, pur nonostante il mancato arrivo della merce, può ben avere un interesse diretto a sperimentare l'azione di risarcimento derivante dal contratto qualora, ciò che non è infrequente, egli sia il compratore della merce e la abbia acquistata assumendo i rischi del viaggio.

Nè si dica con la Corte che le disposizioni contenute nella legge ferroviaria concordano con la interpretazione da essa data agli Art. 396 e 407 del codice di commercio, la Corte derivante sempre dal concetto che la disponibilità della merce trasportata non possa

trasmettersi nel destinatario quando la stessa non arrivi a destinazione, ricorda gli Art. 133 e 109 lettera *I* delle tariffe senza punto avvertire che detti articoli, prescrivendo che il diritto di disporre delle cose trasportate cessa nel mittente per passare al destinatario dal momento che questi svincolando la spedizione abbia ritirato il bollettino di consegna e che soltanto chi può disporre della merce ha diritto di sperimentare le azioni che nascono dal contratto di trasporto, non ha fatto che richiamarsi precisamente alla norma stabilita dal legislatore commerciale dando una forma più concreta, più tangibile e più rispondente alle speciali condizioni, in mezzo alle quali si svolge l'azienda delle strade ferrate, a quello che secondo il codice di commercio rappresenta l'elemento decisivo del passaggio del diritto di agire del mittente al destinatario, vale a dire sostituendo al reclamo delle cose trasportate e della consegna da parte del vettore della lettera di vettura lo svincolo della merce ed il ritiro del bollettino di consegna ,ma nulla hanno innovato circa gli effetti del mancato arrivo della merce, donde la conseguenza che anche per questa specie di trasporto la questione va risoluta ai termini della legge commerciale.

Ora, nel concreto della causa sta in fatto che dopo il giorno in cui avrebbe dovuto arrivare in ferrovia la balla di pelli spedita dal Montuori al De Paoli il destinatario ne eseguì lo svincolo contabile, assistette al verbale di constatazione della sua mancanza, si fece anche reclamare amministrativamente il rimborso del valore della merce e della somma erogata per lo svincolo. Ciò importa che avendo il De Paoli fatto quanto era necessario per dimostrare alla Amministrazione ferroviaria che egli era il destinatario e intendeva profittare del contratto di trasporto stipulato col Montuori, in lui era passato irrevocabilmente, col diritto di disporre della merce, quello di azionare la ferrovia per il risarcimento e per tutte le conseguenze derivanti dall'inadempimento di quel contratto. Ma la Corte è caduta anche in altro errore quando, pure intuendo tutta l'importanza che ai fini della risoluzione della controversia presentava il fatto proprio del De Paoli, ha creduto, per sfuggire le conseguenze rigorose che ne derivano, negare ogni efficacia allo svincolo eseguito dal De Paoli assumendo che questo fu fatto a scopo meramente contabile, e che ad ogni modo il De Paoli con lettera del 25 giugno 1908 aveva riunziato ai propri diritti, disinteressandosi della spedizione.

La Corte non ha avvertito che la distinzione da essa fatta tra svincolo contabile e svincolo affettivo è al tutto arbitraria, giacchè la legge ferroviaria parla di svincolo effettivo nel senso accennato dalla sentenza si confonde con la esportazione e riconsegna della merce; come neppure ha avvertito che una volta che il De Paoli aveva acceduto al contratto di trasporto qualunque postuma dichiarazione di disinteressarsi della spedizione non poteva avere alcuna efficacia rispetto alla Ferrovia, perchè nei rapporti con questa si era definitivamente costituito il vincolo giuridico derivante dal contratto di trasporto, il quale vincolo non poteva sciogliersi che nei modi di legge, o quanto meno, siccome opportunamente rileva la difesa della ricorrente, trasferendo di nuovo al Montuori il diritto acquisito dal destinatario con le forme della cessione.

Pertanto la sentenza denunziata che ha deciso a ritroso dei principi di sopra esposti un punto controverso che è decisivo ed assorbente ai fini della risoluzione della causa deve per intero annullarsi, e ciò dispensa il Collegio dall'obbligo di scendere all'esame degli altri due mezzi del ricorso relativi ai limiti ed all'obbietto della responsabilità della Ferrovia nei rapporti del Montuori.

P. q. m. visto l'Art. 542 cod. proc. civ. Cassa la sentenza e rinvia la causa per novello esame ad altra sezione della stessa Corte di Appello di Napoli la quale provvederà anche sulle spese di questo giudizio.

ANNO VI - N. 15

10 APRILE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Per memoria.

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Roma, aprile 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitat*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

COMUNICATO

Affinchè tutto il personale sappia quanto favorevolmente sia stata giudicata l'azione svolta dalle Ferrovie dello Stato durante la guerra di Libia, comunico testualmente la nota che S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri si è compiaciuto indirizzarmi in proposito in data 6 aprile corrente:

« Mi è stato segnalato dai Ministri della Guerra e dei Lavori « pubblici ed io stesso ho avuto campo di constatare il perfetto fun- « zionamento delle ferrovie di Stato durante gli eccezionali movi- « menti di truppe occorsi nel periodo della guerra italo-turca ed in « occasione anche dell'impianto e dell'esercizio dei tronchi ferroviari « di Tripoli.

« Tale urgente e delicato lavoro ha potuto compiersi con pron- « tezza e precisione per la sapiente direzione dei Capi e per l'abnega- « zione e l'operosità del personale ed è argomento di grande e legit- « timo compiacimento.

« Allo sforzo dell'Esercito e dell'Armata è venuto così a congiun- « gersi l'azione delle Ferrovie dello Stato, che spesso non veduta, « ma non per questo meno efficace ed encomiabile, ha permesso che « in una mirabile concordia di intenti si raggiungesse quel fine al « quale erano rivolte le aspirazioni dell'intera Nazione.

« Sono pertanto ben lieto di poter manifestare a Lei, l'espressione « del più vivo compicimento del Governo per l'opera compiuta dalle « Ferrovie dello Stato durante il lungo e difficile periodo della guerra « e La prego di voler tributare una parola di encomio a tutti i funzio- « narî ed agli agenti di ogni grado che con tanto zelo e intelligente « operosità cooperarono al felice compimento degli importanti servizi « ad essi affidati ».

Lieto delle lusinghiere parole di S. E. il Presidente del Consiglio esprimo il mio vivissimo compiacimento e tributo il meritato encomio al personale che cooperò al regolare svolgimento dei servizi ai quali l'Amministrazione ferroviaria dovette attendere e provvedere durante la guerra.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 3. (A.).

Modificazioni al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Si porta a conoscenza del personale l'unita Appendice al Regolamento per il Vestiario Uniforme, con la quale vegono portate al Regolamento stesso alcune modificazioni riguardanti le uniformi dei Capi Stazioni.

Ordine di Servizio N. 108. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Le stazioni di Bovalino e Popoli sono state rispettivamente fornite a partire dal 1° aprile 1913 degli abbonamenti speciali per le serie qui sotto indicate, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Stazioni	*Serie*
Bovalino	IX, X, XII, XVIII, XX e P.
Popoli	VI, VIII, XI e L.

Si avverte inoltre che la stazione di Gioiosa Jonica oltre all'abbonamento serie XX, di cui all'Ordine di Servizio N. 42-1913, è stata fornita pure di quelli speciali serie P.

Per conseguenza nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 dovranno essere aggiunti i nomi delle stazioni suddette con le indicazioni su riportate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 109. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1913).

Col giorno 16 aprile 1913, la stazione di Cantù Asnago verrà ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si deve quindi aggiungere la detta stazione, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe pel servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Cantù Asnago	G.P.	Civitavecchia. . .	589	Genova. .	192
		Genova (1). . . .	192		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 110. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV si aggiunga, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, la Società Sportiva « Virtus Juventusque » di Livorno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 111. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11-1913).

Col 16 aprile 1913 la tariffa locale N. 217 P. V. serie B, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Olgiate Molgora ed in destinazione degli scali:

di Genova Molo Vecchio, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate col prezzo di L. 7,3988 per tonnellata; di Savona Marittima col prezzo di L. 8,7027 per tonnellata e di Venezia Marittima col prezzo di L. 9,9676 pure per tonnellata.

Per conseguenza, nella serie B della tariffa locale predetta, dopo l'indicazione della stazione di Morano Po, dovrà essere iscritta quella di Olgiate Molgora e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno essere aggiunti nella tabella della serie anzidetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 112. (M.C.).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

Il Raccordo Gervasutta, della Ferrovia Cividale-Udine-Portogruaro, è ammesso ai trasporti a grande velocità, in partenza, di copertoni ed attrezzi di carico di proprietà privata destinati a Venezia ed eseguiti in base alle norme stabilite dall'articolo 115 delle tariffe.

L'effettuazione di tali trasporti dovrà, naturalmente, avvenire per la stessa via percorsa nell'andata.

Opportune aggiunte saranno da introdursi, in relazione a quanto sopra, nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Ordine di Servizio N. 113. (M. e L.).

Trasformazione della fermata di S. Antimo-S. Arpino in stazione.

Dal giorno 20 aprile 1913 la fermata di S. Antimo-S. Arpino della linea Foggia-Napoli, sarà trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni. La stazione è provvista dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori, alla progressiva Km. 182 + 242,36 a destra nel senso da Foggia a Napoli;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 182 + 120,51 e Km. 182 + 704,63 della lunghezza utile di m. 481;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco e servito da binario tronco allacciato in entrambi i sensi alla prima linea e binario di carico e scarico diretti;

— segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria collocati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza della punta del corrispondente deviatoio estremo di m. 778 quello verso Foggia e di m. 645 quello verso Napoli;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5224 con la chia mata SM.

In conseguenza di quanto sopra a pag. 82 del volume Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) di fronte al nome delle stazioni di S. Antimo-S. Arpino nella finca 13, si dovrà esporre l'indicazione S.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Napoli.

Circolare N. 23. (M.).

Tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici.

(Vedi Circolare N. 35-1909).

In dipendenza del nuovo ordinamento della Amministrazione, si è provveduto alle occorrenti modificazioni alla tabella degli indirizzi telegrafici, che è stata ristampata su carta bianca per distinguerla dalla tabella ora in vigore e sulla quale deve essere incollata.

A chiarimento della nota in calce all'indirizzo III, si avverte che nei casi in cui è prescritta la successiva partecipazione particolareggiata, il funzionario dei Servizi dell'Esercizio il quale si trovi od arrivi per primo sul posto deve provvedere direttamente alla partecipazione stessa o comunque accertarsi che sia stato provveduto.

Le Divisioni di Movimento dei Compartimenti di Palermo e di Reggio provvederanno che le stazioni di Messina e di Reggio comunichino all'Ufficio Navigazione di Messina i telegrammi all'indirizzo III riflettenti la soppressione di treni che interessino il servizio dei ferry-boats.

La distribuzione della tabella alle stazioni sarà fatta dalle Divisioni Movimento, le quali emetteranno una richiesta complessiva pei magazzini stampe.

VARIAZIONI da apportare all'Elenco dei Rappresentanti e dei Delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Fabris** cav. ing. Abdelcader - Capo divisione, Div. Traz - Roma.	**Fabris** cav. uff. ing Abdelcader - Capo divisione, Div. Traz. - Roma.
2ª	Rappresentante	**Dore** ing. Silvio - Ispettore capo, Div. Lav. - Roma.	**Dore** cav. ing. Silvio - Ispettore capo, Div. Lav. - Roma.
5ª	Delegato supplente	**Schezzini** Giovanni - Disegnatore, Sez. Lav. - Genova B.	**Schezzini** Giovanni - Disegnatore, Div. Lav. - Genova.
6ª	Id.	**Mascia** Gaetano - Applicato principale, Div. Traz. - Napoli.	**Mascia** Gaetano - Applicato principale, Div. Traz. - Bari.
7ª	Rappresentante	**De Francesca** Saverio - Aiutante applicato, Div. Mov. - Ancona.	**De Francesca** Saverio - Applicato, Div. Mov. - Ancona.
7ª	Delegato	**De Martino** Alberto - Aiutante applicato. Uff. Contr. Pr. - Torino.	**De Martino** Alberto - Applicato, Uff. Contr. Prod. - Torino.
7ª	Id.	**Nardi** Carlo - Aiutante applicato, Uff. leg. - Roma.	**Nardi** Carlo - Applicato, Serv. leg. (Sezione per i Compartimenti di Roma-Ancona) - Roma.
7ª	Id.	**Rizzo** Francesco - Aiutante applicato, Div. Mov. (linee calabresi) - Napoli.	**Rizzo** Francesco - Applicato, Div. Mov. (linee calabresi) - Napoli.
7ª	Delegato supplente	**Sgorbini** Mentore - Aiutante applicato, Cassa Genova.	**Sgorbini** Mentore - Applicato, Cassa Genova.
7ª	Id.	**Martinato** Anselmo - Aiutante applicato, Div. Mov.-Genova.	**Martinato** Anselmo - Applicato, Div. Mov. - Genova.
7ª	Id.	**Durval** Carlo - Aiutante applicato, Serv. Approvv. - Roma.	**Durval** Carlo - Applicato, Serv. Approvv. - Roma.
7ª	Id.	**Salomé** Eugenio - Aiutante applicato, Div. Lav. (linee calabresi) - Napoli.	**Salomé** Eugenio - Applicato, Div. Lav. (linee calabresi) - Napoli.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
10ª	Delegato	**Baradel** dott. Federico - Capo gestione, Mag. - Venezia. *(Compiuta la sua missione a Tripoli ha ripreso servizio il 28.2.13).*	**Ceranto** Luigi - Capo gestione, Mag. - Verona. *(Cessa dalle funzioni di Delegato effettivo).*
11ª	Delegato supplente	**Raffaldi** Vittorio - Aiutante applicato, Mag. - Verona.	**Raffaldi** Vittorio - Applicato. Mag. di Verona.
11ª	Id.	**Lefèvre** Alberto - Aiutante applicato, Mag. - Roma.	**Lefèvre** Alberto - Applicato. Mag. di Roma.
16ª	Id.	**Ciocci** Giuseppe - Cantoniere, Sez. sud. Lavori - Roma.	**Ciocci** Giuseppe - Capo squad. canton., Sez. sud. Lavori - Roma.
21ª	Id.	**Calmini** Giuseppe - Operaio 2ª cl., - Off. Roma.	**Calmini** Giuseppe - Oper. 2. cl., Off. Veic. - Roma Trast.
22ª	Delegato	**Rastello** Giovanni - Operaio 1ª cl., Dep. loc. - Cuneo.	**Rastello** Giovanni - Oper. 1. cl., Dep. loc. - Alessandria.
22ª	Delegato supplente	**Amighetti** Luigi - Operaio 2ª cl., Dep. loc. - Bergamo.	**Amighetti** Luigi - Oper. 1. cl.. Dep. loc. - Bergamo.
25ª	Id.	**Ricci** Luigi - Manovale di Officina, Off. - Roma.	**Ricci** Luigi - Manovale d'officina, offic. veic. - Roma Trast.
28ª	Delegato	**Trevi** Attilio - Applicato, Staz. Treviso.	**Trevi** Attilio - Capo stazione 3. gr., Staz. - Treviso.
28ª	Delegato supplente	**Viotti** Pietro - Applicato, Staz. Novi C.	**Viotti** Pietro - Applicato - Staz. Chienti Serra Capriola.
29ª	Delegato	**Vecchio** Gabriele - C. gestione principale, Serv. Commerciale (Verifiche contabili) - Bari. (**Rinunciatario** il 23.2.913).	**Giarda** Ercole - Capo gestione 1. gr. S. Limbania. **diventato Delegato.**
30ª	Id.	**Cittadini** Raniero - Applicato, Staz. Napoli C.	**Cittadini** Raniero - Applicato - Staz. Caserta.
32ª	Id.	**Mancusi** Francesco - Capo sq. manovratori, Staz. - S. Eufemia B.	**Mancini** Francesco - Capo manovra - Staz. Cancello.
35ª	Delegato supplente	**Coscia** Luigi - Manovratore, Staz. - Novi S. B.	**Coscia** Luigi - Manovratore - Staz. Stradella.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
39ª	Rappresentante	**Babini** Ettore - Guardafreno - P. V. Foggia.	**Babini** Ettore - Conduttore - P. V. Foggia.
43ª	Delegato	**Ferrante** Pietro - 1. Ufficiale - Civitavecchia.	(*Eletto Rappresentante supplente nelle elezioni suppletive del 4-3-1913*).
46ª	Id	**Mutoli** Giovanni - Operaio elettricista - Palermo. **4.2.1913 Rinunciatario.**	**Mollica** Pasquale - Fuochista Palermo. (**Diventato Delegato**)

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

APPENDICE N. 14

al Regolamento pel vestiario uniforme del personale

Il primo alinea dell'art. 2 del Regolamento pel Vestiario uniforme del Personale viene così modificato:

« I Capi di vestiario non porteranno altri distintivi che i nu-
« meri di matricola e le ruote alate al colletto dritto della giubba,
« ed i monogrammi mobili coi numeri di matricola agli occhielli
« della risvolta del bavero del soprabito (stiffelius), della giacca,
« del camiciotto e del cappotto degli agenti in servizio indicati
« nella unita tabella A, eccettuati soltanto i Capi stazione princi-
« pali e i Capi stazione di 1°, di 2°, di 3° e di 4° grado, i quali sono
« esentati dal portare i distintivi suddetti.

Pei Capi stazione di 4° grado viene ripristinato l'uso obbligatorio delle giacche di stoffa nera, categ. 5 e 6, in luogo rispettivamente delle giubbe, categ. 39 e 40.

Approvata dal Consiglio di Amministrazione nella seduta N. 89 del 6 marzo 1913.

Circolare N. 30R. (C.).

Esposizione internazionale dello sport in Vercelli.

(Vedi Circolare N. 18R-1913).

Si avverte che il limite di tempo per la effettuazione delle spedizioni di andata delle merci destinate alla esposizione sovraindicata, è stato portato al 30 giugno 1913.

Circolare N. 31R (C.).

Esposizione internazionale femminile di belle arti in Torino.

Per la circostanza della esposizione sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni dei lavori i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 5 aprile al 30 luglio 1913.

SPEDIZIONI DEI LAVORI.

Andata: dal 5 aprile al 20 maggio 1913.

Ritorno: dal 20 maggio al 30 luglio 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendono percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 5 aprile al 30 luglio 1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

Circolare N. 32R. (C.).

I congresso del personale tecnico dei laboratori di vigilanza igienica in Roma.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 9 al 14 aprile 1913.

Ritorno: dal 12 al 20 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 33R (M.).

Esposizioni riunite in Pavia.

Per la circostanza della esposizione di pittura e scultura e delle esposizioni, equina, bovina e suina, di animali da cortile, di piscicultura, e di cani, che avranno luogo in Pavia nel maggio 1913 devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di cui in appresso, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 10 aprile al 15 giugno 1913.

SPEDIZIONI DI OPERE D'ARTE E DI CAVALLI, BOVINI E SUINI.

Andata: dal 10 aprile al 20 maggio 1913.

Ritorno: dal 1° maggio al 15 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 10 aprile al 15 giugno 1913.

Spedizioni dei cani e degli animali da cortile.

Le spedizioni dei cani e degli animali da cortile, fruiranno del ritorno gratuito purchè l'andata sia fatta a tariffa generale e le relative spedizioni siano effettuate nei termini di tempo stabiliti per le spedizioni dei cavalli, bovini e suini.

Il ritorno gratuito è accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della esposizione attestante che gli animali figurarono alla medesima. Tali documenti (da inviarsi al competente Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) devono essere ritirati dalla stazione di Pavia, la quale riscuoterà, per la spedizione di ritorno, la sola tassa di bollo.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, da effettuarsi nel periodo di tempo stabilito pei viaggi degli espositori e giurati, si richiede che essi sieno accompagnati dal vaggiatore, sì nell'andata che nel ritorno, e prima di fare la registrazione si deve accertare siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio. Nell'andata lo speditore deve far bollare la lettera d'ammissione alla esposizione ed annotare sulla medesima, a cura dell'ufficio bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno lo speditore deve presentare la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla mostra, e verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo *Viaggiatori* e *Bagagli* in Firenze a giustificazione della gratuità del trasporto) la stazione di Pavia deve registrare le spedizioni rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Nel ritorno le spedizioni devono farsi nello stesso modo usato nell'andata, non essendo ammesso spedire gli animali nell'andata come bagaglio e rispedirli nel ritorno a grande velocità, e viceversa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-80.

Circolare N. 34R (C.).

Esposizione universale ed internazionale di Gand.

Nella città di Gand sarà tenuta nel corrente anno una esposizione universale ed internazionale, la quale incomincerà il 1° aprile e terminerà il 30 novembre 1913.

Gli oggetti di ritorno dalla suddetta esposizione saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1° che i trasporti d'andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta, dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana*, o se vennero eventualmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate, dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopracitata tariffa generale interna italiana;

2° che alla lettera di vettura pure internazionale diretta, relativa al trasporto di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nell'esposizione medesima;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma, in questo ultimo modo, nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione d'andata;

5° che nel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione d'interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessori d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato siano pagati integralmente;

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'esposizione il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore;

9° la concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si avverte poi quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono, od a quelle dove è limitato il trasporto gratuito, e non dovranno essere consegnati *alle parti*, ma insieme al foglio di via saranno inviati all'Ufficio Controllo competente, avvertendo, che trattandosi di trasporti per stazioni di Società che non accordano facilitazioni, i ripetuti documenti saranno trattenuti dalla stazione di transito con le Società medesime ed inviati all'Ufficio di Controllo sopradetto.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, per il rimanente, alle prescrizioni risultanti dalla « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero ».

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno dal *giorno di chiusura dell'esposizione fino a due mesi e mezzo dopo il giorno stesso.*

1° che i trasporti d'andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta dalla quale risulti che *vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana*: o, se vennero eventualmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate, dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopra citata tariffa generale interna italiana;

2° che alla lettera di vettura, pure internazionale diretta, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5° che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente;

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato della Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu sorteggiata o venduta dall'espositore.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall' « Istruzione per l'eseguimeto dei trasporti da e per l'estero ».

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno *dal giorno di chiusura* dell'Esposizione fino a due mesi e mezzo dopo il giorno stesso.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 – Tip. Editr. Nazion. - C. 50.

SENTENZA

Contratto di trasporto. - Ritardo nella resa. - Azione prescrizione.

« *Il termine di prescrizione per le azioni derivanti dal ritardo*
« *nella resa delle cose trasportate oltre quattro settimane, decorre*
« *dal giorno fissato per la resa, anche nel caso in cui il destinatario*
« *dichiari di volersi valere della prescrizione di perdita della merce*
« *a motivo del ritardo suddetto.*

« *Il giudizio del Magistrato di merito circa i limiti della con-*
« *testazione della lite e circa l'indole dell'azione proposta, è giu-*
« *dizio di fatto insindacabile in Cassazione* ».

CASSAZIONE DI FIRENZE. — Udienza del 16 novembre 1912, Presidente ed est. *Persico* FF. di Pres.; P. M. *Cipollone* (concl. confr.). - Casini c. Ferrovie dello Stato.

FATTO

Con citazione 16 febbraio 1909 il commerciante Luigi Casini conveniva avanti la Pretura di Arezzo il capo stazione di quella città in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato e gli contestava che nel 18 dicembre 1907 esso Casini aveva spedito alla Ditta Baratti e Risaliti dalla stazione di Arezzo a quella di Firenze (Campo di Marte) kg. 1689 di fagiuoli in 15 colli, che la merce era stata messa a disposizione del destinatario dopo i termini stabiliti dalla tariffa ed era perciò stata da costui rifiutata; che per tale fatto

esso Casini aveva presentato reclamo in via amministrativa alle ferrovie chiedendo il pagamento della valuta della merce in Lire 533,31, ma il reclamo non aveva sortito esito alcuno; e tali contestazioni premesse, l'attore chiedeva la condanna della Amministrazione ferroviaria a pagargli la somma anzidetta di L. 533,31 per i titoli e ragioni sopra esposti, i frutti della somma stessa, dal giorno della domanda e le spese giudiziali.

Comparse le parti in giudizio impegnavasi principalmente il dibattito sulla eccezione che la Amministrazione ferroviaria propose circa la improcedibilità dell'azione per la mancanza dell'asserto reclamo in via amministrativa e circa la prescrizione di cui agli art. 926 Cod. di Comm. e 146 delle tariffe, e tale eccezione veniva contrastata dall'attore, il quale concludeva per l'accoglimento delle domande formulate in citazione.

Il Pretore con sentenza 28 febbraio 1910 riteneva che l'attore non aveva provato di avere presentato il reclamo in doppio originale al Capostazione secondo le forme sancite dalla legge, non potendo aversi per attendibile la copia del reclamo esibita dall'attore in giudizio, perchè mancava del visto del Capostazione, per la qual cosa dichiarasse improponibile l'azione per difetto di reclamo ai sensi dell'art. 145 delle tariffe e dell'art. 45 della Legge 7 luglio 1907 e per la avvenuta prescrizione, e condannava il Casini nelle spese giudiziali.

Tale sentenza veniva appellata dal Casini, il quale insisteva nella sua domanda e deduceva in ipotesi due capi di prova testimoniale diretti ad accertare la esistenza del reclamo, ma il Tribunale di Arezzo con pronunzia del 19-26 gennaio 1911 rigettava l'appello. Ed ora il Casini ricorre in questa sede contro la sentenza del Tribunale, deducendo i seguenti tre mezzi di annullamento.

1° mezzo - violazione degli art. 140-146-112 delle tariffe;

2° mezzo - violazione degli art. 490 Cod. Proc. Civ. 102-112-140-146 delle tariffe;

3° mezzo - violazione degli art. 490 e 360 N. 2 codice di procedura Civile.

DIRITTO

Attesochè i concetti ai quali si è informato il Tribunale di Arezzo nella sentenza denunciata siano perfettamente conformi alle regole di diritto che disciplinano il contratto di trasporto in materia ferroviaria e le azioni che ne scaturiscono: onde facile sarà dimostrare che ingiusta è la censura che nel ricorso si contiene circa la violazione degli art. 140-146-142 delle tariffe.

Infatti deve anzitutto rilevarsi che la pronuncia del Tribunale appare incensurabile in questa sede nella parte sua sostanziale nella quale ha determinato la natura dell'azione proposta dal Casini ed ha precisato e chiarito i limiti delle contestazioni della lite: giacchè codesto giudizio del Tribunale è il risultato di investigazione e della interpretazione degli atti e documenti della causa e dell'apprezzamento dei medesimi, è la conseguenza di uno studio e di una indagine di fatto che sono propri esclusivamente del Magistrato di merito, e non possono essere compiuti dalla Corte di Cassazione, la quale ha per suo istituto il solo scopo di vigilare sulla esatta essenza della legge e dei principii di diritto e di guidare sulla retta via il giudice che da codesta osservanza si fosse discostato.

Ora, ciò premesso, risulta dalla motivazione della sentenza denunciata che il Tribunale si propose la doverosa ricerca di stabilire quale fosse la natura della azione esercitata in giudizio dal Casini osservò a tale effetto che, date le circostanze di fatto resultanti dagli atti e ammesse dalle parti, dato cioè, che la merce spedita dal Casini era giunta al destino in un termine eccedente le 4 settimane dal giorno fissato per la resa e che era quindi stata rifiutata, due erano le azioni che in tale condizione di cose potevano essere esercitate contro l'Amministrazione vettrice, una soggetta del contratto di trasporto in favore dello speditore, a norma dell'art. 140 delle tariffe, onde ottenere il valore della merce sulla base del prezzo corrente al luogo e al tempo della consegna; e l'altra ai sensi dell'art. 112 delle tariffe per ottenere la restituzione della merce e qualora questa fosse stata venduta, per conseguire il prezzo ricavato dalla vendita. Osservò poi che, nella specie, dal-

l'esame degli atti e dei documenti della causa appariva manifesto trattarsi della prima di codeste due azioni e ciò, sia perchè era stato citato il Capo stazione — lo che indicava che si poneva a base dell'azione il contratto di trasporto — sia perchè dalla citazione risultava che la domanda si fondava appunto sovra siffatto contratto che si sosteneva violato per essere stata messa la merce a disposizione del destinatario dopo i termini di resa, e la domanda stessa si concretava nel chiedere il pagamento del valore della merce, nei termini precisi che dall'art. 140 delle tariffe sono previsti, e non aveva per oggetto la restituzione della merce, e se questa fosse stata venduta, la consegna del prezzo ottenendone, come sarebbe stato del caso qualora si fosse agito in ordine all'articolo 112 suindicato. E poichè si è già detto che sul giudizio in tal modo pronunciato dal Tribunale circa l'indole dell'azione non è lecito insorgere in questa sede, ne consegue che resta solo a vedersi se posta la premessa che trattavasi nella specie di azione resultante dal contratto di trasporto, e regolata dal disposto dell'art. 140 suddetto, il Tribunale abbia da ciò tratto conseguenze giuridiche esatte, quando disse doversi considerare estinta l'azione per la seguita prescrizione.

La risposta affermativa a codesto quesito non è dubbia. Infatti l'art. 146 delle tariffe statuisce che le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso di sei mesi o di un anno a seconda che la spedizione fu fatta in Europa o in altro luogo, e che il termine per la prescrizione, in caso di perdita totale, decorre dal giorno in cui le cose da trasportarsi avrebbero dovuto giungere alla loro destinazione.

Ora essendo indiscutibile in questa sede per le considerazioni incensurabili del magistrato di merito che l'azione esercitata dal Casini era derivante dal contratto di trasporto e che la stessa aveva per base la presunta perdita totale della merce, da ciò conseguiva che, come rettamente giudicò il Tribunale, il termine prescrittivo decorreva dal giorno 23 dicembre 1907, fissato per la resa ed erasi compiuto da gran tempo quando il Casini si decise a spiccare l'atto di citazione.

Nè vale opporre che la decorrenza di codesto termine era da fissarsi nel giorno in cui la merce doveva essere riconsegnata dopo

che era stato notificato l'avviso di rifiuto del destinatario, perchè giusta la interpretazione e il sovrano apprezzamento dato dal Tribunale agli atti della causa, nella specie si tratta di azione esercitata in seguito alla presunzione della perdita totale, avente per oggetto la domanda del valore della merce che doveva presumersi perduta onde non ricorrendo gli estremi della azione di cui all'art. 112 delle tariffe, non doveva attuarsi codesta disposizione, ma bensì quella dell'art. 140 che contempla precisamente il caso in esame. E ciò basta per dimostrare che non ha fondamento la censura di violazione degli art. 112, 140 e 148 suddetti, e non è sostenibile pertanto il primo mezzo del ricorso.

Attesochè con gli altri due mezzi si affermi dal ricorrente che il Tribunale di Arezzo ha violato l'art. 490 del cod. di proc. civ. per avere ritenuto che non poteva l'attore cambiare azione e domanda in appello, e che l'aver nel giudizio di secondo grado posto a base della sua istanza l'art. 112 delle tariffe, mentre in prime cure aveva agito in base all'art. 140 equivaleva ad aver proposto una nuova domanda e una nuova azione.

Ma neppure queste censure sono attendibili.

Si è già detto che il giudizio emesso dal Magistrato di merito circa ai limiti della contestazione della lite è un giudizio di fatto desunto dallo apprezzamento e dalla interpretazione degli atti e dei documenti della causa, e non può essere censurato in questa sede. Nella specie il Tribunale di Arezzo con la sentenza denunciata si fece carico di indagare ed accertare quale fosse la natura dell'azione spiegata dal Casini in prime cure e dimostrò che era quella fondata sulla presunzione della perdita totale della merce, azione sorgente dall'art. 140 delle tariffe e che si concretava e si specificava in un obbietto determinato, la domanda della valuta della merce non consegnata e reputata perduta. E poichè in grado di appello il Casini aveva mutato il sistema di attacco, prendedo a base della sua istanza non più l'art. 140, ma l'art. 112 delle tariffe che disciplina una azione ben diversa da quella che il Casini aveva esercitato avanti il Pretore, così il Tribunale penendo a raffronto le deduzioni fatte dall'attore in primo grado con quelle svolte in appello e di proporre una domanda nuova e diversa sostanzialmente da quella che erasi formulata nel libello introduttivo del giudizio.

E su tale convincimento, che non è dimostrato, nè consta sia inquinato da erronei concetti giuridici sulla diversità delle due azioni che degli art. 140 e 112 dette tariffe rispettivamente promanano, non potrebbe il Supremo Collegio portare il suo sindacato, senza porsi nella necessità di riesaminare gli atti e i documenti della causa e addivenire alla interpretazione dei medesimi, la qual cosa, ripetesi, non gli è consentita dalle regole che disciplinano l'istituto della Corte di Cassazione.

E' pertanto manifesto che neppure il secondo e il terzo mezzo del ricorso possono essere accolti, e il ricorso stesso deve quindi essere rigettato.

P. q. m. Rigetta il ricorso.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 107 (Boll. N. 14-1913). — A pag. 9 dell'allegato **B**, sostituiscasi la tabella *B* con la seguente:

TABELLA **B.**

su linee col grado di frenatura	Velocità massima assoluta in km./ora ammessa															
	con la proporzione di freni non inferiore a															
	3:4	1:2	1:2	2:5	1:3	1:4	1:5	1:6	1:7	1:8	1:9	1:10	1:11	1:12	1:14	1:16
	con freno continuo		con freni a mano													
I	100	85	70	70	70	70	70	65	60	55	50	50	45	40	40	35
II	100	85	70	70	70	70	65	60	55	50	45	45	40	35		
III	95	80	70	70	70	65	60	55	45	40	35					
IV	90	75	70	70	65	60	55	45	35							
V	85	70	70	65	60	55	45	35								
VI	80	65	65	60	55	45	35									
VII	70	55	55	50	40	30										
VIII	60	45	45	40	30											
IX	50	35	35	30	25											

N.B. — Le velocità massime ammissibili per i gradi I, II ecc. valgono rispettivamente anche per i gradi sussidiari caratterizzati dallo stesso numero romano, qualunque sia il loro indice (numero arabo o lettera).

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VI - N. 16

17 Aprile 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✱ ✱

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, aprile 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 114. (M.).

Modificazioni alla circoscrizione dei riparti di movimento di Palermo.

A datare dal 1° maggio 1913, i Riparti di Movimento della Divisione di Palermo rimangono così costituiti:

I Riparto — *Palermo*:

Palermo Lolli (i)-S. Caterina X. (e); Roccapalumba (i)-Aragona Caldare (e); Bivio Trapani-Palermo Porto (i).

II Riparto — *Palermo*:

Palermo Lolli (e)-Trapani (i).

III Riparto — *Caltanisetta*:

Come l'attuale.

IV Riparto — *Catania*:

Come l'attuale.

V Riparto — *Siracusa*:

Come l'attuale.

VI Riparto — *Messina*:

Come l'attuale.

VII Riparto — *Milazzo*:

Come l'attuale.

Ordine di Servizio N. 115. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 103-1913).

Col 1° aprile 1913 sono entrate in vigore le seguenti modificazioni da apportarsi nella Parte II-*B* della Tariffa diretta italo-germanica:

Nell'elenco delle stazioni germaniche (pag. 289-364), nelle tariffe generali a G. V. e P. V. (pag. 367-450), nella tariffa speciale a P. V. Acc., per derrate alimentari (pag. 453-457), nella tariffa eccezionale 1 per prodotti metallurgici (pag. 464-495 g.-23 suppl.) nonchè nel fascicolo dei prezzi applicabili a determinati prodotti metallurgici diretti in Italia per la via Sempione-Edizione 1 aprile 1907 (pag. 3-8), le distanze ed i prezzi pei transiti di Pino e Chiasso, che ora figurano per le stazioni di Frankfurt a M. Ostbhf, Mainkur e Hanau Westbhf, devono essere annullati e sostituiti rispettivamente da quelli esposti, per gli stessi transiti, alle stazioni di Frankfurt-Bockenheim, Höchst a M. e Hanau Ostbhf.

Nelle tariffe eccezionali 3 Legnami (pag. 509-532), 9 Ortaggi (pag. 565-579), 36 Vetro (pag. 662-663)-37 Estratto di Legno (pag. 664-666) e 41 Pelli (pag. 690-692), i prezzi esposti via Pino e Chiasso, per la stazione di Frankfurt a M. Ostbhf, devono essere annullati e sostituiti con quelli corrispondenti esposti per la stazione di Frankfurt a M. Hauptbhf.

Inoltre, nell'elenco delle stazioni germaniche ed in tutte le tariffe sopra menzionate deve prendersi nota che la stazione di Hamburg V. D. Höhe ha assunto la nuova denominazione di Bad-Hamburg.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 116. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di San Michele del Quarto e Meolo.

Dalle ore 14 del 1° aprile 1913 l'esercizio a doppio binario della linea Casarsa-Portogruaro-Mestre che prima era limitato al tratto Mestre-S. Michele del Quarto, è stato esteso al tratto S. Michele del Quarto-Meolo.

Il segnale a disco girevole della stazione di Meolo, lato Mestre, venne trasportato da destra a sinistra rispetto ai treni in arrivo senza variarne la distanza dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Venezia.

Ordine di Servizio N. 117. (C.).

Biglietti d'abbonamento - Servizio cumulativo con la linea Santhià-Biella.

(Vedi Ordini di Servizio N. 72-1907 e 57-1913).

I.

In seguito ad ulteriori accordi con la Strada Ferrata di Biella il testo del punto V, « Disposizioni transitorie », dell'Ordine di Servizio N. 57-1913, viene sostituito col seguente:

Ai possessori dei biglietti di abbonamento ordinari, d'intera rete, e speciali, in corso di utilizzazione, con validità superiore ad un mese, che desiderano aggiungere agli abbonamenti stessi percorrenze della linea Santhià-Biella, l'aggiunta potrà essere accordata per tutta la rimanente validità e per la stessa classe dell'abbonamento sulle ferrovie dello Stato.

Se trattasi di abbonamenti ordinari e di intera rete, l'importo dell'aggiunta sarà calcolato in base ai prezzi che sono indicati nell'allegato N. 1, in corrispondenza al numero dei mesi che rimangono a raggiungere la scadenza dell'abbonamento sulle Ferrovie dello Stato computando per intero il mese iniziato. Così, se di un abbonamento di 1ª classe, ordinario o di intera rete, sulle Ferrovie dello Stato, rimangono ancora da usufruirsi 7 mesi e mezzo (da calcolarsi come 8 mesi interi) e si domandi l'aggiunta del percorso Santhià-Biella il prezzo dovuto per tale aggiunta sarà di lire 277.20.

Per gli abbonamenti speciali, l'ammontare dell'aggiunta sarà calcolato in base ai prezzi dell'allegato N. 2 in corrispondenza al numero di mesi che rimangono a raggiungere la scadenza dell'abbonamento sulle Ferrovie dello Stato (computando sempre per intero il mese iniziato) se il periodo rimanente corrisponde ad uno di quelli indicati nell'allegato stesso.

Per i periodi invece non indicati nell'allegato l'ammontare dell'aggiunta sarà calcolato in ragione di tanti tredicesimi dei prezzi di un anno quanti sono i mesi del rimanente periodo di validità aumentati di uno, oltre all'arrotondamento, quando del caso, della frazione di mese. Il tredicesimo del prezzo annuo s'intende arrotondato ai 5 centesimi superiori.

Esempio:

Aggiunta del percorso « Santhià-Biella » ad un abbonamento speciale di 1ª classe che sia valido ancora per 50 giorni.

L'importo dell'aggiunta si formerà come segue:

Prezzo di un anno L. 281 : 13 = L. 21,65; arrotondato Lire 21,65. — L. 21,65 × 3 = L. 64,95, importo dell'aggiunta.

Per il viaggio sulle percorrenze aggiunte sarà da emettersi un biglietto di *congiunzione*, a meno che si tratti di abbonamenti ordinari *a pagamento rateale* nel quale caso verso pagamento del diritto fisso di L. 1,00, il biglietto d'abbonamento in corso dovrà essere sostituito con altro, per comprendere in questo, nell'importo delle singole rate da pagarsi, lo ammontare dell'abbonamento sulla ferrovia Santhià-Biella. Nel caso poi di abbonamenti per l'intera rete a pagamento rateale, si dovrà emettere, verso riscossione del diritto fisso di L. 1, un nuovo biglietto di abbonamento e relativo biglietto di congiunzione nel modo indicato al punto III.

II.

Allo scopo di eliminare qualsiasi dubbio in proposito si avverte che (salvo l'eccezione prevista dal surriportato punto V per gli abbonamenti già in corso allo inizio del servizio cumulativo) l'aggiunta delle percorrenze della ferrovia Santhià-Biella deve essere chiesta contemporaneamente al biglietto di abbonamento per le linee dello Stato, come praticasi per gli altri biglietti di congiunzione agli abbonamenti speciali.

III.

In aggiunta a quanto è detto nel secondo capoverso del punto IV dell'Ordine di Servizio N. 57-1913 partecipasi che la stazione di Biella per le percorrenze sulla linea Santhià-Biella chieste in aggiunta ai biglietti d'abbonamento speciali ed intera rete che essa è autorizzata a rilasciare, farà uso di un biglietto di congiunzione appositamente istituito dalla Strada Ferrata di Biella, portante il bollo a secco con la dicitura « Ferrovie di Biella ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 24. (C.).

Tassazione degli aratri.

Per opportuna norma nell'applicazione delle tasse, avvertesi che gli « aratri » muniti di apparecchi per regolare la profondità del lavoro (trampolo o avantreno), devonsi considerare come « aratri a macchina ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 25. (C.).

Libretti a tagliandi combinati in servizio internazionale.

(Vedi Circolare N. 10-1912).

Col giorno 1° Maggio 1913 entra in vigore una nuova edizione tedesca dell'elenco dei tagliandi per viaggi combinabili internazionali.

Detta nuova edizione viene trasmessa alle stazioni ed alle agenzie interessate, insieme con la relativa nuova carta schematica dei percorsi, perchè sia tenuta a disposizione del pubblico.

L'edizione 1° Maggio 1912 dell'elenco e della carta di cui trattasi (vedi Circolare N. 10^V^-1912) ed i relativi supplementi s'intendono soppressi e devono essere versati come fuori d'uso, colle norme consuete.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 26. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909, e Circolare N. 15-1910 e 23-1912).

Si riporta qui appresso il nuovo elenco dei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica a tutto il 31 dicembre 1912, il quale sostituisce ed annulla quello diramato con Circolare 23 del 1912 e tutte le altre precedenti comunicazioni al riguardo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 *ed al personale delle gestioni.*

Allegato G.

ELENCO dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica al 31 Dicembre 1912, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del decreto ministeriale 11 Agosto 1902.

N. B. — I comuni con asterisco sono sospetti: quelli in carattere *corsivo* sono i territori dove si applicano le distruzioni: quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

CIRCONDARIO DI ACQUI: Acqui — Alice Bel Colle — Carpeneto — Castelletto Molina — Castelnuovo Belbo — Castel Rocchero — Cavatore — *Cremolino* — Fontanile — Grognardo — Incisa Belbo — Melazzo — Mombaruzzo — Montabone — *Montaldo Bormida* — Morbello — Nizza Monferrato — Quaranti — Ricaldone — *Rocca Grimalda* — Strevi — *Trisobbio* — Visone.

CIRCONDARIO DI ALESSANDRIA: Alessandria — Bassignana — *Cassine* — Castelletto Scazzoso — Castello di Annone — Felizzano — Lu — Masio — Montecastello — Oviglio — Pavone — Pecetto di Valenza — Pietra Marazzi — Quargnento — Rivarone — S. Salvatore — Solero — Valenza — Villabella, già Lazzarone.

CIRCONDARIO DI ASTI: Asti (1) — *Calosso* — Castell'Alfero — Frinco — Rocchetta Tanaro — San Marzano Oliveto — *Scurzolengo.*

CIRCONDARIO DI CASALE MONFERRATO: Calliano — Casale Monferrato — Castagnole Monferrato — Castelletto Merli — Cellamonte — Conzano — Cuccaro Monferrato — Frassinello Monferrato — Fubine — Mirabello — Mombello — *Montemagno* — Occimiano — Ottiglio — Penango — Pomaro Monferrato — Rosignano Monferrato — Serralunga di Crea — Terruggia — *Vignale.*

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione Poggio, confinante a N. ed E. col Comune di Calliano, a S. col Rio della Rotta e a O. col Torrente Testa, Comuni di Castell'Alfero e Calliano.

Circondario di Novi Ligure: Carrosio — *Casaleggio Boiro* — *Castelletto d'Orba* — Francavilla Bisio — Gavi — Novi Ligure — Parodi Ligure — Tassarolo.

Circondario di Tortona: *Arolasca* — *Casasco* — Garbagna — Montemarzino — *Sale.*

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba: *Castiglione Tinella* — *Santo Stefano Belbo.*
Circondario di Cuneo: Briga Marittima — *Fossano* — Tenda.
Circondario di Mondovì: Ciglié — *Monesiglio.*
Circondario di Saluzzo: Brondello — Sanfront — *Savigliano.*

Provincia di Novara.

Circondario di Biella: * Ailoche — * Andorno Cacciorna — * Benna — * Biella — * Bioglio — * Bornate — * Borriana — Brusnengo — * Callabiana — * Camandona — * Camburzano — * Campiglia Cervo — * Candelo — Caprile — * Casapinta — * Castellengo — * Castelletto Cervo — * Castelletto Villa — * Cavaglià — Cerreto Castello — * Cerrione — * Chiavazza — * Coggiola — Cossato — * Cossila — * Crevacuore — * Croce di Mosso — * Crosa — Curino — * Donato — * Dorzano — * Flecchia — * Gaglianico — * Graglia — * Guardabosone — * Lessona — * Magnano — * Massazza — Masserano — * Mezzana Mortigliengo — * Miagliano — * Mongrando — * Mosso S. Maria — * Mottalciata — * Muzzano — * Netro — * Occhieppo Inferiore — * Occhieppo Superiore — * Pettinengo — * Pianceri — Piane di Serravalle Sesia — * Piatto — * Pistolesa — * Pollone — * Ponderano — * Portula — * Postua — * Pralungo — * Pray — * Quaregna — * Ronco Biellese — * Roppolo — * Sala Biellese — * Salussola — * Sandigliano — * S. Giuseppe di Casto — * Selve Marcone — Serravalle Sesia — * Soprana — * Sordevolo — Sostegno — * Strona — Tavigliano — * Ternengo — * Tollegno — * Torazzo — * Trivero — Valdengo — * Vallanzengo — * Valle Inferiore Mosso — * Valle Superiore Mosso — * Valle S. Nicolao — * Veglio — * Verrone — Vigliano Biellese — * Villanova Biellese — Vintebbio — * Viverone — * Zimone — * Zubiena — * Zumaglia.

* Circondario di Novara: Agnellengo — Agrate Conturbia — Alzate con Linduno — Ameno — * Ara — * Armeno — * Arola — * Arona — * Artò — Auzate — * Barengo — * Bellinzago Novarese — * Biandrate — Boca — Bogogno — * Boletto — * Bolzano — * Borgo Lavezzaro — Borgomanero — Borgo Ticino — * Borgo Vercelli — Briga — Briona

— * Bugnate — * Caltignaga — * Cameri — * Carpignano Sesia — * Casalbetrame — * Casaleggio Novarese — * Casalino — * Casalvolone — * Castellazzo Novarese — * Castelletto sopra Ticino — * Cavaglietto — Cavaglio d'Agogna — Cavallirio — * Cerano — * Casara — * Coiromonte — * Colazza — * Comignago — * Cressa — Cureggio — * Dagnente — Divignano — * Dormelletto — Fara Novarese — Fontaneto d'Agogna — Galliate — * Garbagna Novarese — Gargallo — * Gattico — Ghemme — * Ghevio — * Gozzano — * Granozzo con Monticello — Grignasco — Invorio Inferiore — Invorio Superiore — * Isola San Giulio — * Landiona — Maggiora — * Mandello Vitta — Marano Ticino — * Meina — * Mercurago — Mezzomerico — * Miasino — * Momo — * Montrigiasco — * Nibbiola — * Nonio — * Novara — Oleggio — * Oleggio Castello — Orta Novarese — * Paruzzaro — * Pella — * Pettenasco — * Pogno — Pombia — Prato Sesia — * Recetto — Romagnano Sesia — * Romentino — * San Maurizio d'Opaglio — * San Nazzaro Sesia — * San Pietro Mosezzo — * Sillavengo — Sizzano — * Soriso — * Sovazza — * Sozzago — Suno — * Terdobbiate — * Tornaco — * Trecate — * Vaprio d'Agogna — Varallo Pombia — Vergano Novarese — Veruno — * Vespolate — * Vicolungo — Villata — * Vinzaglio.

Circondario di Pallanza: * Agrano — * Anzola d'Ossola — Arizzano — * Aurano — Baveno — Bèe — * Belgirate — * Bieno — * Brisino — * Brovello — * Calogna — Cambiasca — Cameno — Cannobio — * Caprezzo — Cargiago — * Carpugnino — * Casale Corte Cerro — * Cavaglio San Donnino — Cavandone — Chignolo Verbano — * Cireggio — * Comnago — * Corgiago — Cossogno — * Crana Gattugno — * Crusinallo — * Cursolo — * Cuzzago — * Esio — * Falmenta — * Fomarco — * Fornero — * Forno — * Fosseno — * Germagno — Ghiffa — * Gignese — * Graglia Piana — * Gurro — Intra — * Intragna — * Lesa — * Loreglia — * Luzzogno — * Magognino — * Massino — * Massiola — Mergozzo — * Miazzina — * Migiandone — * Nebbiuno — * Nocco — Oggebbio — Omegna — * Orasso — * Ornavasso — Pallanza — Pisano — * Premeno — * Premosello — * Quarna Sopra — * Quarna Sotto — Rovegro — * Rumianca — * Sambughetto — * Sant'Agata sopra Cannobio — * San Bartolomeo Valmara — Santino — * Spoccia — * Stresa — * Stropino — Suna — * Tapigliano — Trafiume — Trarego — Trobaso — * Unchio — * Vezzo — * Viggiona — * Vignone — * Vogogna — Zoverallo.

Circondario di Varallo: * Agnona — * Aranco — * Borgosesia — * Breja — * Cellio — * Doccio — * Foresto Sesia — * Isolella — * Locarno — * Parone — * Quarona — * Rocca Pietra — * Sabbia — * Scopa — * Scopello — Valduggia — * Varallo — * Vocca.

Circondario di Vercelli: * Albano Vercellese — * Arborio — * Buronzo — * Carisio — * Collobiano — Gattinara — * Lenta — Lozzolo — * Roasenda — * Roasio — * Saluggia — * Santhià — * Villa del Bosco — * Villarboit.

Provincia di Torino.

CIRCONDARIO DI AOSTA: Aosta — Arnaz — Arvier — * Avise — Aymaville — * Bard — * Brissogne — * Chambave — * Champ-de-Praz — Charvensod — * Châtillon — * Fénis — * Gignod — Gressan — * Hône — Introd — * Issogne — * Jovençan — * La Salle — * Montjovet — * Morgex — * Nus — * Pollein — * Pontey — * Quart — * Saint-Christophe — * Saint-Dénis — Saint-Marcel — Saint-Nicolas — Saint-Pierre — * Saint-Vincent — Sarre — * Verrayes — * Verrès — Villeneuve.

CIRCONDARIO D'IVREA: Borgofranco d'Ivrea — Montalto Dora.

CIRCONDARIO DI PINEROLO: Abbadia Alpina — Bricherasio — Inverso Porte — Pinerolo — Porte — Prarostino.

LIGURIA.

Provincia di Genova.

CIRCONDARIO DI ALBENGA: Alassio — Albenga — Andora — * Arnasco — Balestrino — * Bardineto — * Bardino Nuovo — Bardino Vecchio — * Boissano — * Borghetto Santo Spirito — * Borgio — * Calice Ligure — * Calizzano — Campochiesa — Casanova Lerrone — Castelbianco — * Castelvecchio di Rocca Barben — * Cenesi — Ceriale — Cisano sul Neva — * Erli — * Finale Borgo — Finale Marina — Finale Pia — Garlenda — * Giustenice — * Laigueglia — Loano — Magliolo — * Massimino — * Onzo — * Orco Feglino — Ortovero — * Pietra Ligure — * Ranzi Pietra — * Rialto — Stellanello — * Testico — Toirano — * Tovo San Giacomo — * Vellego — * Vendone — * Verezzi — Villanova d'Albenga — Zuccarello.

CIRCONDARIO DI CHIAVARI: * Borzonasca — * Carasco — * Casarza Ligure — * Castiglione Chiavarese — * Chiavari — * Cicagna — * Cogorno — * Coreglia Ligure — * Favale di Malvaro — * Lavagna — * Lorsica — * Lumarzo — * Maissana — * Mezzanego — * Moconesi — * Moneglia — * Nè — * Neirone — * Orero — * Portofino — * Rapallo — * San Colombano Certenoli — * San Ruffino di Levi — * Santa Margherita Ligure — * Santo Stefano d'Aveto — * Varese Ligure — * Zoagli.

CIRCONDARIO DI GENOVA: * Apparizione — * Arenzano — * Avegno — * Barbagli — * Bavari — * Bogliasco — * Bolzaneto — * Borzoli — * Busalla — * Camogli — * Campo Ligure — * Campomorone — * Canepa — Capraja (isola) — * Casella — * Ceranesi — * Cornigliano Ligure — * Crocefieschi — * Davagna — Genova — * Isola del Cantone — * Masone — * Mele — * Mignanego — * Molassana — * Montebruno

— * Montoggio — * Nervi — * Pegli — Pieve di Sori — * Pontedecimo — * Prà — * Propata — Quarto dei Mille — * Quinto al Mare — * Recco — * Rivarolo Ligure — * Ronco Scrivia — * Rossiglione — * San Giovanni Battista — * San Pier d'Arena — * San Quirico in Val Polcevera — * Sint'Ilario Ligure — * Sant'Olcese — * Savignone — * Serra Riccò — * Sestri Ponente — * Sori — * Struppa — * Torriglia — * Tribogna — * Uscio — * Val Brevenna — * Vobbia — * Voltri.

Circondario di Spezia: Vernazza.

Provincia di Porto Maurizio.

Circondario di Porto Maurizio: * Aquila d'Arroscia — * Armo — Arzeno di Oneglia — Aurigo — Bestagno — * Borghetto d'Arroscia — Borgo Sant'Agata — Borgomaro — Candeasco — Caramagna Ligure — Caravonica — Carpasia — Cartari e Calderara — Castelvecchio di Santa Maria Maggiore — Cenova — Cervo — * Cesio — Chiusanico — Chiusavecchia — Civezza — * Conio — Cosio d'Arroscia — Costa d'Oneglia — Diano Arentino — Diano Borello — Diano Calderina — Diano Castello — Diano Marina — Daino San Pietro — Dolcedo — Gazzelli — * Lavina — Lucinasco — Maro Castello — * Mendatica — Moano — Moltedo Superiore — Montegrazie — * Montegrosso Pian Latte — Olivastri — Oneglia — Pantasina — Pianavia — Piani — Pietrabruna — Pieve di Teco — Poggi — Pontedassio — Pornassio — Porto Maurizio — Prelà — * Ranzo — Rezzo — San Bartolomeo del Cervo — San Lazzaro Reale — Sarola — Tavole — Torrazza — Torria — Valloria Marittima — Vasia — Vessalico — Villa Faraldi — Villa Guardia — Villa Talla — Villa Viani — Ville San Pietro — Ville San Sebstiano.

Circondario di San Remo: Airole — Apricale — Badalucco — Bajardo — Bordighera — Borghetto San Nicolò — Boscomare — Bussana — Camporosso — Castellaro — Castel Vittorio — Ceriana — Cipressa — Col di Rodi — Costarainera — Dolceacqua — Isolabona — Lingueglietta — Molini di Triora — Montalto Ligure — Olivetta San Michele, già Piena — Perinaldo — Pigna — Pompejana — Riva Ligure — Rocchetta Nervina — San Biagio della Cima — San Lorenzo al Mare — San Remo — Santo Stefano al Mare — Sasso di Bordighera — Seborga — Soldano — Taggia — Terzorio — Triora — Vallebona — Vallecrosia — Ventimiglia.

LOMBARDIA.

Provincia di Bergamo.

CIRCONDARIO DI BERGAMO: Adrara San Martino — * Adrara San Rocco — Albano Sant'Alessandro — * Albegno — * Albino — Almè — Almenno San Bartolomeo — Almenno Sn Salvatore — Alzano di Sopra — Alzano Maggiore — * Ambivere — * Azzano San Paolo — Bagnatica — * Baresi — * Barzana — * Berbenno — Bergamo — Berzo San Fermo — Bolgare — Bonate di Sopra — * Bonate di Sotto — * Bondo Petello — Borgo di Terzo — * Bottanuco — Brembate di Sopra — * Brembate di Sotto — * Brembilla — Bruntino — Brusaporto — Calepio — Calolzio — Calusco d'Adda — * Capizzone — * Capriate d'Adda — * Caprino — Carenno — Carobbio — Carvico — * Cassiglio — Cenate di Sopra — Cenate di Sotto — * Cepino — * Chignolo d'Isola — Chiuduno — Cisano — Clanezzo — * Colognola del Piano — Corte — Costa di Mezzate — Costa di Serina — Credaro — * Curnasco — * Curno — * Desenzano al Serio — Entratico — * Erve — Filago — Foresto Sparso — Gandosso — Gaverina — * Gerosa — Gorlago — * Gorle — Grignano — Grone — Grumello del Monte — * Grumello del Piano — * Grumello dei Zanchi — * Lallio — * Locate — * Locatello — Lorentino — Luzzana — * Madone — Mapello — Marne — * Mazzoleni e Falghera — * Medolago — Molini di Colognola — Mologno — * Monte Marenzo — Monticelli Borgogna — Mozzo — Nembro — Nese — * Olmo al Brembo — Orio al Serio — * Ossanesga — Paladina — Palazzago — * Parzanica — Pedrengo — * Piazza Brembana — Ponteranica — Ponte San Pietro — Pontida — Pradalunga — Predore — Presezzo — * Ranica — * Redona — Rosciate — Rossino — Rota Dentro — * Rota Fuori — * San Gervasio d'Adda — * San Giovanni Bianco — San Paolo d'Argon — * San Pellegrino — * Santa Brigida — Sant'Antonio d'Adda — Santo Stefano del Monte degli Angeli — Sarnico — Scano al Brembo — Scanzo — * Sedrina — Seriate — Sforzatica — * Solza — * Sombreno — Sorisole — Sotto il Monte — * Stezzano — Strozza — * Suisio — Tagliuno — * Taleggio — Tavernola Bergamasca — * Telgate — * Terno d'Isola — Torre Boldone — Torre de' Busi — Torre de' Roveri — Trescore Balneario — * Treviolo — * Vall'Alta — * Valtesse — Vercurago — Viadanica — Vigano San Martino — * Vigolo — Villa d'Adda — Villa d'Almè — Villa di Serio — Villongo San Filastro — Villongo Sant'Alessandro — Zandobbio — Zogno.

CIRCONDARIO DI CLUSONE: * Ardesio — * Bianzano — * Bossico — * Casnigo — * Castione della Presolana — Castro — Cene — * Cerete — * Clusone — Costa Volpino — Endine — Esmate — * Fino del Monte — * Fonteno — * Gandino — * Gazzaniga — * Gromo — * Leffe — Lovere — Monasterolo del Castello — * Parre — Pian Gajano — Pianico —

— * Ponte di Nossa — Ranzanico — Riva di Solto — * Rovetta — — * Schilpario — Sellere — Solto — Sovere — Spinone — * Vertova — * Vilminore — Zorzino.

Circondario di Treviglio: * Antegnate — * Arcene — *Arzago — — * Barbata — * Bariano — * Boltiere — * Brignano Gera d'Adda — * Calcinate — Calcio — * Calvenzano — Canonica d'Adda — * Caravaggio — * Casirate d'Adda — * Castel Rozzone — Cavernago — * Ciserano — * Cividate al Piano — * Cologno al Serio — * Comun Nuovo — — * Cortenuova — *Covo — * Fara d'Adda — * Fara Olivana — * Fontanella — * Fornovo di S. Giovanni — Ghisalba — Grassobbio — * Isso — * Levate — * Lurano — Mariano al Brembo — *Martinengo — * Misano di Gera d'Adda — * Morengo — * Mornico al Serio — * Mozzanica — Osio Sopra — * Osio Sotto — * Pagazzano — Palosco — * Pognano — Pontirolo Nuovo — * Pumenengo — * Romano di Lombardia — * Sabbio Bergamasco — * Spirano — * Torre Pallavicina — Treviglio — * Urgnano — * Verdellino — * Verdello — Zanica.

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno: Angolo — Borno — Erbanno — Gorzone — Mazzunno — Terzano.

Circondario di Brescia: * Acquafredda — * Azzano Mella — * Bagnolo Mella * Barbariga — Bedizzole — * Berlingo — * Borgosatollo — Botticino Mattina — Botticino Sera — Bovezzo — * Brandico — Brescia — * Brione — * Caino — * Cajonvico — Calcinato — Calvagese — * Calvisano — Camignone — Capriano del Colle — * Carcina — Carpenedolo — Carzago — * Castegnato — * Castel Mella — Castenedolo — Cellatica — * Ciliverghe — Collebeato — Concesio — * Corticelle Pieve — * Dello — Desenzano sul Lago — * Flero — * Frontignano — * Gardone Val Trompia — Ghedi — Gussago — * Inzino — Iseo — * Isorella — * Lograto — Lonato — * Longhena — * Lumezzane Pieve — * Lumezzane S. Apollonio — *Maclodio — *Magno sopra Inzino — * Mairano — * Marcheno — Marone — Mazzano — Moniga — Monticello Brusati — Montichiari —*Montirone — Nave —*Nuvolento — Nuvolera — Ome — * Ospitaletto — Padenghe — * Paderno Franciacorta — * Peschiera Maraglio — Pilzone — * Polaveno — * Poncarale — Pozzolengo — Provaglio d'Iseo — Provezze — * Quinzanello — * Reme dello Sopra — * Remedello Sotto — Rezzato — * Rivoltella — Rodengo — * Roncadelle — Sajano — Sale Marasino — S. Eufemia della Fonte — San Vigilio — * S. Zeno Naviglio — * Sarezzo — * Serle — * Sermione — Siviano — Sulzano — * Torbole Casaglio — * Travagliato — * Vello — Villa Cogozzo — * Virle Treponti — * Visano — * Zone.

CIRCONDARIO DI CHIARI: Adro — * Borgonato — Bornato — Calino — Capriolo — * Castelcovati — * Castrezzato — Cazzago San Martino — * Chiari — Clusane sul Lago — Coccaglio — Cologne — Colombaro — Erbusco — Nigoline — Palazzolo sull'Oglio — Paratico — Passirano — * Pontoglio — Rovato — * Rudiano — * Timoline — Torbiato — * Urago d'Oglio.

CIRCONDARIO DI SALÒ: Agnosine — * Barghe — * Bione — * Campoverde — Castrezone — Gardone Riviera — * Gargnano — Gavardo — * Goglione Sopra — * Goglione Sotto — * Limone sul Garda — * Maderno — Manerba — Moscoline — * Odolo — * Paitone — Polpenazze — Portese — * Prandaglio — * Preseglie — * Provaglio Sopra — Provaglio Sotto — Puegnago — Raffa — * Sabbio Chiese — Salò — S. Felice di Scovolo — Sojano del Lago — * Sopraponte — Soprazocco — * Tignale — * Toscolano — * Tremosine — * Vallio — Villanova sul Clisi — * Vobarno — Volciano.

CIRCONDARIO DI VEROLANUOVA: * Cigole — * Fiesse — * Gambara — * Gottolengo — Leno — * Manerbio — * Milzanello — * Pavone del Mella — *Porzano — * Praboino.

Provincia di Como.

CIRCONDARIO DI COMO: Albate — * Albese — * Albiolo — Albogasio — Alserio — Alzate con Verzago — Anzano del Parco — * Appiano — Arcellasco — Argegno — * Arosio — * Asnago — Bellagio — Bellano — * Bene Lario — * Beregazzo — * Bernate di Como — * Binago — * Bizzarone — Blevio — Breccia — * Bregnano — Brenna — Brienno — Brunate — Buccinigo — * Bulgarograsso — * Bulgorello — Cabiate — * Cadorago — Cagno — Camnago Faloppia — Camnago Volta — * Campione — Cantu — * Capiago — * Carate Lario — * Carbonate — Carcano — Careno — * Carimate — Carlazzo Valsolda — Carugo — Casanova di Lanza — Casletto — * Caslino al Piano — * Casnate — Cassano Albese — * Cassina Rizzardi — Castello Valsolda — * Castelnuovo Bozzente — Cavallasca — * Caversaccio — Cerano d'Intelvi — * Cermenate — Cernobbio — Cima — * Cirimido — Civello — Civiglio — Colico — * Colonno — * Como — Consiglio di Rumo — Corenno Plinio — * Corrido — * Costa Masnaga — * Cremia — * Cremnago — Cressogno — Crevenna — * Croce — * Cucciago — * Dasio — Dervio — * Dizzasco — Domaso — Dongo — Dorio — * Dosso del Liro — Drano — * Drezzo — Erba incino — Fabbrica Durini — Fenegrò — * Figino Serenza — * Fino Mornasco — * Gaggino — * Garzeno — Gera — * Gironico — Gottro — Grandate — * Grandola — Gravedona — * Griante — * Grona — * Guanzate — Intimiano — Inverigo — Laglio — Lambrugo — Lenno

Lezza — * Lezzeno — Limido Comasco — Limonta — * Lipomo — * Livo — * Locate Varesino — * Lomazzo — Loveno Sopra Menaggio — Lucino — Luisago — Lurago d'Erba — Lurago Marinone — * Lurate Abbate — * Mauro — Mariano Comense — Maslianico — Menaggio — Merone — Mezzegra —* Minoprio — * Mojana — Moltrasio — Monguzzo — Montano Comasco — * Montorfano — Mozzate — Musso — Nesso — Nibionno Novedrate — * Olgiate Comasco — * Oltrona di S. Mamette — Orsenigo — Osuccio — * Palanzo — Parè — Parravicino — Perledo — * Pianello del Lario — Piano Porlezza — Piazza Santo Stefano —* Pognana — Ponte Lambro — Porlezza — Puria — Rebbio — Rezzonico — * Rodero — * Rogeno — Romanò Brianza — Ronago — * Rovellasca — * Rovello — * Rovenna — Sala Comacina —* San Siro — Sant'Abbondio — * Senna Comasco — Solbiate — * Solzago — * Sorico — * Tavernerio — * Tavordo — * Torno — Tremezzo — * Trevano — * Turate — * Uggiate — * Urio — Varenna — Vassena — * Veniano — Vercana — Vergosa — Vertemate — Vill'Albese — * Villa Romanò.

Circondario di Lecco: Abbadia Sopra Adda — * Acquate — Airuno — * Aizurro — Annone di Brianza — * Asso — Bagaggera — * Bartesate — * Barzago — * Barzanò — * Biglio — * Bosisio — * Brianzola — Brivio — * Bulciago — Cagliano — Calco — * Canzo — * Capiate — Carella con Mariaga — Casatenuovo — Caslino d'Erba — Cassina Mariaga — Castello sopra Lecco — Castelmarte — Cernusco Lombardone — Cesana di Brianza — Civate — * Cologna — * Consonno — Contra — * Cremella — Dolzago — * Dozio — Ello — Galbiate — * Garbagnate Monastero — Garlate — * Germanedo — * Imberido — * Imbersago — * Laorca — Lecco — Lierna — Linzanico — Lomagna — Lomaniga — * Longone al Segrino — Maggianico — * Malgrate — Mandello del Lario — Merate — Missaglia — * Molteno — Mondonico — Montevecchia Monticello — * Nava — Novate di Brianza — Oggiono — Olcio — * Olgiate Molgora — Olginate — * Onno — * Oriano di Brianza — Osnago — Paderno d'Adda — * Pasturo — Pensano — Perego — Pescate — * Proserpio — * Pusiano — * Rancio di Lecco — * Ravellino — Robbiate — Rongio — * Rovagnate — Sabbioncello — Sala al Barro — * San Giovanni alla Castagna — Santa Maria Hoè — Sartirana Briantea — *Sirone — Sirtori — * Somana — Suello — * Valbrona — Valgreghentino — Valmadrera — * Verderio Inferiore — * Verderio Superiore — * Viganò — Villa Vergano — * Visino.

Circondario di Varese: Abbiate Guazzone — * Angera — * Arcisate — Arolo — * Azzio — Ballarate — Barasso — Bardello — * Barza — * Barzola — Bedero Valcuvia — * Besano — * Besozzo — Biandronno — * Bisuschio — * Bizzozero — Bobbiate — * Bodio — * Bosco Valtravaglia — * Brebbia — * Brenno Useria — * Brenta — Brezzo di Bedero — * Brinzio — * Brissago — * Brunello — * Brusimpiano — Buguggiate — * Cabiaglio — * Cadegliano — * Cadrezzate — * Campagnano Vedasca — Cantello già Cazzone — Capolago — Capronno — Caravate —

Cardana — Caronno Corbellaro — * Caronno Ghiringhello — Casciago — * Cassano Valcuvia — * Castello Valtravaglia — * Castelseprio — Castiglione Olona — * Castronno — * Cavona — *Cazzago Brabbia — Cellina — Cerro Lago Maggiore — Cittiglio — * Clivio — Cocquio — * Comabbio — Comerio — * Cremenaga — * Crosio della Valle — * Cuasso al Monte — * Cugliate — * Cunardo — * Curiglia — * Cuveglio in Valle — * Cuvio — * Daverio — * Due Cossani — * Dumenza — Duno — Fabiasco — * Ferrera di Varese — Galliate Lombardo — * Garabiolo — * Gavirate — * Gazzada — Gemonio — Germignaga — Gornate Inferiore — Gornate Superiore — * Grantola — * Gurone — * Induno Olona — * Ispra — * Lavena — Laveno — Leggiuno — * Lisanza — * Lissago — * Lomnago — * Lonate Ceppino — * Lozza — * Lozzo — Luino — * Luvinate — Maccagno Inferiore — * Maccagno Superiore — * Malgesso — * Malnate — * Marchirolo — * Masciago Primo — Masnago — * Mercallo — * Mesenzana — Mombello Lago Maggiore — Monate — Monvalle — * Morazzone — Morosolo — * Muceno — * Musadino — * Musignano — * Olginasio — * Oltrona al Lago — * Orino — * Osmate Lentate — * Pino Lago Maggiore — * Porto Ceresio — Porto Valtravaglia — Rancio Valcuvia — * Ranco — * Roggiano Valtravaglia — * Rovate — Sangiano — * Santa Maria del Monte — * Sant'Ambrogio Olona — Schianno — * Taino — * Ternate — * Torbia — Tradate — Travedona — * Trevisago — * Tronzano Lago Maggiore — * Valganna — * Varano — * Vararo — Varese — * Vedano Olona — Velate — Venegono Inferiore — Venegono Superiore — * Vergobbio — * Viconago — Vieggiù — * Voldomino — * Voltorre.

Provincia di Cremona.

CIRCONDARIO DI CASALMAGGIORE: Casteldidone — Scandolara Ravara - Tornata — Torricella del Pizzo — Voltido.

CIRCONDARIO DI CREMONA: Cà d'Andrea — Cappella de' Picenardi — Cingia de' Botti — Derovere — Gabbioneta — Isola Dovarese — Ostiano — Pescarolo ed Uniti — Pessina Cremonese — Soresina — Torre de' Picenardi — * Volongo.

Provincia di Mantova.

DISTRETTO DI ASOLA: * Asola — Casalmoro — * Casaloldo — Castel Goffredo — * Ceresara — * Piubega.

DISTRETTO DI CANNETO SULL'OGLIO: Acquanegra sul Chiese — * Canneto sull'Oglio — Casalromano — * Mariana — * Redondesco.

Distretto di Castiglione delle Stiviere: Castiglione delle Stiviere — Cavriana — Guidizzolo — Medole — * Solferino.

Distretto di Volta Mantovana: Goito — Monzambano — * Ponti sul Mincio — Volta Mantovana.

Provincia di Milano.

Circondario di Abbiategrasso: Marcallo con Casone.

Circondario di Gallarate: Cavaria e Uniti — Crenna.

Circondario di Lodi: * Graffignano — San Colombano al Lambro — * Sant'Angelo Lodigiano.

Circondario di Milano: Cornate — Gessate — Trezzano Rosa — Vaprio d'Adda.

Circondario di Monza: Bernareggio — Briosco — Lesmo — Monza Triuggio — Velate Milanese.

Provincia di Pavia.

Circondario di Pavia: Chignolo Po — Inverno — Miradolo.

Circondario di Voghera: Albaredo Arnalboldi — Barbianello — Bosnasco — Bressana — Broni — Canneto Pavese — Casatisma — Castana — Casteggio — Cigognola — Codevilla — Corvino San Quirico — Donelasco — Montebello — Montescano — Montù Beccaria — Mornico Losanna — Oliva Gessi — Pietra de' Giorgi — Pinarolo Po — Redavalle — Retorbido — Rivanazzaro — Rocca Suseila — Rovescala — S. Damiano al Colle — Santa Giuletta — Santa Maria della Versa — Staghiglione — Stradella — Torrazza Coste — Torre del Monte — Torricella Verzate — Verretto — Voghera — Zenevredo.

Provincia di Sondrio.

Circondario di Sondrio: * Albosaggia — * Andalo — * Ardenno — * Berna — Berbenno di Valtellina — * Buglio in Monte — * Cajolo — Campovico — Castione Andevenno — * Cedrasco — Cercino — Chiavenna — Cino — Civo — * Colorina — Cosio Valtellino — * Dazio — * Delebio — * Dubino — * Faedo — * Forcola — * Fusine — * Gordona — Mantello — Mello — * Menarola — * Mese — Montagna — * Morbegno — * Novate Mezzola — Pendolasco — * Piantedo — * Piuro

— Postalesio — * Prata Camportaccio — * Rogolo — * Samolaco — * San Giacomo e Filippo — Sondrio — * Spriana — * Talamona — * Torre di Santa Maria — * Traona — * Verceja — * Villa di Chiavenna.

VENETO.

Provincia di Treviso.

DISTRETTO DI CONEGLIANO: Orsago — San Fior di Sopra — Susegana — Vazzola.

DISTRETTO DI MONTEBELLUNA: * Arcade — * Caerano di San Marco — * Cornuda * Crocetta Trevigiana — Montebelluna — * Nervesa — Pederobba — Trevignano — Volpago.

DISTRETTO DI ODERZO: Cimadolmo — Mansuè — Motta di Livenza — Oderzo — Ormelle — San Polo di Piave.

DISTRETTO DI TREVISO: * Breda di Piave — Carbonera — * Casale sul Sile — Casier — * Istrana — * Maserada — Melma — * Mogliano Veneto — * Monastir di Treviso — * Morgano — Paese — Ponzano Veneto — * Povegliano — Preganziol — Quinto di Treviso — * Roncade — * San Biagio di Callalta — * Spresiano — Treviso — Villorba — * Zenson di Piave — * Zero Branco.

DISTRETTO DI VALDOBBIADENE: Farra di Soligo — San Pietro di Barbozza — Valdobbiadene.

Provincia di Udine.

CIRCONDARIO DI CIVIDALE DEL FRIULI: * Attimis — * Buttrio — * Cividale del Friuli — Corno di Rosazzo — * Drenchia — Faedis — * Grimacco — * Ipplis — * Manzano — Moimacco — Povoletto — Premariacco — * Prepotto — Remanzacco — Rodda — San Giovanni di Manzano — * San Leonardo — * San Pietro al Natisone — * Savogna — * Stregna — * Tarcetta — * Torreano.

CIRCONDARIO DI TOLMEZZO: * Amaro — * Ampezzo — * Arta — * Cercivento — * Chiusaforte — * Comeglians — * Dogna — * Enemonzo — * Forni Avoltri — * Forni di Sopra — Forni di Sotto — * Lauco — * Ligosullo — * Moggio Udinese — * Ovaro — Paluzza — Paularo — * Pontebba — * Prato Carnico — * Raccolana — * Ravascletto — * Raveo — * Resia — * Resiutta — * Rigolato — * Sauris — * Socchieve — * Sutrio — * Tolmezzo — Treppo Carnico — * Villa Santina — * Zuglio.

Distretto di Codroipo: * Bertiolo — * Camino di Codroipo — * Codroipo — * Rivolto — * Sedegliano — Talmassons — Valmo.

Distretto di Gemona: * Artegna — * Buja — Gemona — * Montenars — * Osoppo — Venzone.

Distretto di Latisana: * Latisana — * Muzzana del Turgnano — * Palazzolo dello Stella — Pocenia — Precenicco — * Rivignano — * Ronchis — * Teor.

Distretto di Palmanova: Bagnaria Arsa — Bicinicco — * Carlino — Castions di Strada — Gonars — * Marano Lagunare — Palmanova — Porpetto — San Giorgio di Nogaro — Santa Maria la Longa — * Trivignano Udinese.

Distretto di San Daniele del Friuli: * Colloredo di Monte Albano — * Coseano — * Dignano — * Fagagna — * Majano — * Moruzzo — * Ragogna — * Rive d'Arcano — * San Daniele del Friuli — * Sant'Odorico — San Vito di Fagagna.

Distretto di Tarcento: * Cassacco — * Ciseriis — * Lusevera — * Magnano in Riviera — Nimis — * Platischis — * Segnacco — * Tar-
* Magagno in Riviera — Nimis — * Platischis — * Segnacco — * Tarcento — * Treppo Grande — Tricesimo.

Distretto di Udine: Campoformido — * Feletto Umberto — * Lestizza — * Martignacco — * Meretto di Tomba — Mortegliano — * Pagnacco — * Pasian di Prato — * Pasian Schiavonesco — * Pavia di Udine — Pozzuolo del Friuli — Pradamano — Reana del Rojale — * Tavagnacco — * Udine.

Provincia di Venezia.

Distretto di Dolo: Fossò.

Distretto di Mestre: Spinea — Zelarino.

Distretto di Mirano: Salzano — Scorzè.

Provincia di Verona.

Distretto di Bardolino: Bardolino — Castelnuovo di Verona — Garda — Lazise — Peschiera.

Distretto di Caprino Veronese: Affi — * Belluno Veronese — * Brentino — Caprino Veronese — * Brentino — Caprino Veronese — * Castione Veronese — Cavajon Veronese — Costermano — Rivoli Veronese.

Distretto di San Bonifacio: * Caldiero — Cazzano di Tramigna — Colognola ai Colli — * Montecchia di Crosara — * Monteforte d'Alpone — * Roncà — * San Bonifacio — Soave.

Distretto di San Pietro in Cariano: * Dolcè — Fumane — Marano di Valpolicella — Negarine — Negrar — Pescantina — San Pietro in Cariano — Sant'Ambrogio di Valpolicella.

Distretto di Tregnago: Illasi — Mezzane di Sotto.

Distretto di Verona: Avesa — Bussolengo — Lavagno — Marcellise — Mizzole — Montoro Veronese — Parona di Valpolicella — Pastrengo — Quinto di Valpantena — Quinzano Veronese — San Martino Buonalbergo — Verona.

Distretto di Villafranca di Verona: Sommacampagna — * Valeggio sul Mincio.

EMILIA.

Provincia di Bologna.

Circondario d'Imola: Casal Fiumanese — Castel San Pietro Imola.

Circondario di Bologna: Pianoro.

Provincia di Forlì.

Circondario di Cesena: *Cesena.*

Provincia di Piacenza.

Circondario di Piacenza: Agazzano — Borgonovo Val Tidone — * Calendasco — Castel San Giovanni — Gazzola — * Gragnano Trebbiense — Nibbiano — * Pecorara — * Pianello Val Tidone — Piozzano — Rottofreno — * Sarmato — Travo — Ziano.

Provincia di Parma.

Circondario di Parma: Collecchio.

Provincia di Ravenna.

CIRCONDARIO DI FAENZA: Castel Bolognese.

MARCHE.

Provincia di Macerata.

CIRCONDARIO DI MACERATA: * Apiro — * Appignano — Cingoli — * Ficano — Macerata — * Montecassiano — * Monte Fano — * Pollenza — San Severino Marche — * Tolentino — Treja.

TOSCANA.

Provincia di Arezzo.

CIRCONDARIO UNICO DI AREZZO: Arezzo — Capolona — Civitella in Val di Chiana — Cortona — Subbiano.

Provincia di Firenze.

CIRCONDARIO DI FIRENZE: Barberino di Val d'Elsa — Carmignano — Casellina e Torri — Fiesole — Firenze — Galluzzo — Greve — Lastra a Signa — Montespertoli — Prato — Reggello — Rignano sull'Arno — San Casciano in Val di Pesa — Sesto Fiorentino — Signa — Tavarnelle in Val di Pesa.

CIRCONDARIO DI PISTOIA: * Lamporecchio — Larciano — Montale — Serravalle — Tizzana.

CIRCONDARIO DI SAN MINIATO: Capraia e Limite — Castelfiorentino — Castelfranco di Sotto — Cerreto Guidi — Certaldo — Empoli — Fucecchio — Montaione — Montelupo — San Miniato — Santa Croce sull'Arno — Santa Maria in Monte Vinci.

Provincia di Grosseto.

CIRCONDARIO UNICO DI GROSSETO: Castel del Piano — Castiglione della Pescaja — Gavorrano — Grosseto — Massa Marittima — Monte Argentario — Pitigliano — Roccastrada.

Provincia di Livorno.

CIRCONDARIO DI LIVORNO: Livorno.

CIRCONDARIO DI PORTOFERRAIO: Campo nell'Elba — Capoliveri — Marciana — Marciana Marina — Portoferraio — Porto Longone — Rio dell'Elba — Rio Marina.

Provincia di Lucca.

CIRCONDARIO UNICO DI LUCCA: Camajore — Capannori — Lucca — Monsummano — Montecarlo — Pescia.

Provincia di Pisa.

CIRCONDARIO DI PISA: Bagni San Giuliano — Capannoli — Cascina — Castellina Marittima — Chianni — Colle Salvetti — Crespina — Fauglia — Lajatico — Lari — Lorenzana — Orciano Pisano — Palaja — Peccioli — Pisa (1) — Ponsacco — Pontedera — Rosignano Marittimo — Santa Luce — Terricciola — Vicopisano.

CIRCONDARIO DI VOLTERRA: Bibbona-Campiglia Marittima — Casale Marittimo — Castagneto Carducci — Cecina — Monteverdi — Piombino — Sassetta — Suvereto.

Provincia di Siena.

CIRCONDARIO DI SIENA: Castelnuovo Berardenga — Gajole Montalcino.

UMBRIA.

Provincia di Perugia.

CIRCONDARIO DI PERUGIA: Gubbio — Perugia — Valfabbrica.

CIRCONDARIO DI TERNI: Montefranco.

---

(1) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e Confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratojo fino alla via Emilia; a Sud via Emilia fino all'Osteria (confine di Cascina).

LAZIO.

Provincia di Roma.

CIRCONDARIO DI CIVITAVECCHIA: *Montalto di Castro.*

CIRCONDARIO DI VITERBO: *Viterbo.*

CIRCONDARIO DI ROMA: *Mentana — Monterotondo — Roma* (1).

ABRUZZI.

Provincia di Teramo.

CIRCONDARIO DI PENNE: *Città Sant'Angelo* (2).

CIRCONDARIO DI TERAMO: *Atri — Montepagano — Morro d'Oro — Notaresco — Silvi.*

CAMPANIA.

Provincia di Salerno.

CIRCONDARIO DI SALA CONSILINA: *Torraca — Tortorella.*

PUGLIE.

Provincia di Bari.

CIRCONDARIO DI ALTAMURA: Alberobello — Altamura — Binetto — Cassano delle Murge — Gioia dal Colle — Gravina — Grumo Appula — Noci — Santeramo in Colle — Toritto.

CIRCONDARIO DI BARI: Acquaviva delle Fonti — Bari delle Puglie — *Bitetto* — Bitonto — Bitritto — Canneto di Bari — Capurso — Carbonara di Bari — Casamassima — Castellana — Ceglie del Campo — Cellammare — Conversano — Fasano — Giovinazzo — Locorotondo —

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola zona suburbana situata alla destra del Tevere.

(2) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione del territorio costituita dalle contrade Madonna degli angeli, Sorripe e Acquatina.

Loseto — Modugno — Mola di Bari — Monopoli — Montrone — Noicattaro — Palo del Colle — Polignano a Mare — Putignano — Rutigliano — San Michele di Bari — San Nicandro di Bari — Triggiano — Turi — Valenzano.

CIRCONDARIO DI BARLETTA: Andria — Barletta — Bisceglie — Canosa di Puglia — Corato — Molfetta — Ruvo — Spinazzola — Terlizzi — Trani.

Provincia di Foggia.

CIRCONDARIO DI FOGGIA: *Cerignola* — *Orta Nova* (1) — *Trinitapoli.*

Provincia di Lecce.

CIRCONDARIO DI BRINDISI: Brindisi — Francavilla Fontana — Guagnano — *Latiano* — Mesagne — Ostumi — Salice Salentino — S. Donaci — S. Pancrazio Salentino.

CIRCONDARIO DI GALLIPOLI: Aradeo — *Casarano* — Galatone — Nardò — Neviano — Ruffano — *S. Nicola* — Secli — Supersano — *Ugento* (2).

CIRCONDARIO DI LECCE: *Arnesano* — Campi Salentino — Carmiano — *Cellino S. Marco* — Collepasso — *Copertino* — Cutrofiano — *Galatina* — *Lecce* — *Lequile* — Leverano — *Monteroni di Lecce* — Novoli — *S. Pietro Vernotico* — Sogliano Cavour — Squinzano — Torchiarolo — *Trepuzzi.*

---

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola parte del territorio compreso nei seguenti confini:

1° La strada comunale Orta Nova-Carapelle fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;

2° La strada provinciale dal suddetto incrocio fino alla frazione Scillitani:

3° Da questa frazione seguendo la diramazione nel Carapelle sino alla immissione nel Carapelle;

4° Il confine del comune di Orta Nova con Foggia sino all'incrocio formato dal Tratturo col Carapelle;

5° Il Tratturo che da Foggia va ad Orta Nova fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;

6° Il confine tra il comune di Orta Nova e quello di Stornara fino alla provinciale Stornara-Orta Nova;

7° La strada provinciale Stornara-Orta Nova fino alla comunale Orta Nova-Carapelle.

(2) Il divieto di esportazione è limitato alla sola parte del territorio compresa nei seguenti confini:

a Nord, la strada vicinale Pastina che da Ugento va a Taurisano;

a Levante, i confini con i comuni di Taurisano Acquarice, Presicce e Salve fino al mare;

a Mezzogiorno il mare;

ad Ovest, la strada provinciale Ugento-Torre S. Giovanni fino al mare.

Circondario di Taranto: Carosino — Castellaneta — Faggiano — Fragagnano — Ginosa — Grottaglie — Laterza — Leporano — Lizzano — Manduria — Martina Franca — Maruggio — Massafra — Montemesola — Monteparano — Mottola — * Palagianello — * Palagiano — Pulsano — * Roccaforzata — San Giorgio sotto Taranto — S. Marzano di S. Giuseppe — Sava — Taranto.

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera: *Bernalda* — *Ferrandina* — Irsina — Matera — Montescaglioso.

Circondario di Potenza: Marsico Nuovo — Montemurro.

CALABRIE.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro: Albi — Amaroni — Argusto — Badolato — Borgia — Caraffa di Catanzaro — Catanzaro — Centrache — Cropani — Davoli — Fossato Serralta — Gagliato — Gasperina — Girifalco — Isca — Magisano — Montepaone — Palermiti — Pentone — Petrizzi — San Floro — Santa Caterina del Jonio — Sant'Andrea Apostolo del Jonio — Satriano — Sellia — Sersale — Settingiano — Simeri e Crichi — Soverato — Soveria Simeri — Tiriolo — Torre di Ruggero — Zagarise.

Circondario di Cotrone: Carfizzi — Cotrone — Cutro — Mesoraca — San Nicola dell'Alto.

Circondario di Monteleone Calabria: Acquaro — Briatico — Capistrano — Cessaniti — Dasà — Dinami — Drapia — Fabrizia — * Joppolo — * Limbadi — Majerato — Mileto — Nardò di Pace — Nicotera — Piscopio — Pizzo — Ricadi — San Calogero — San Costantino Calabro — Sorianello — Soriano — * Tropea — Zambrone.

Circondario di Nicastro: Carlopoli — Cicala — Conflenti — Cortale — Curinga — Feroleto Antico — Francavilla Angitola — Gimigliano — Gizzeria — Maida — Martirano — Motta Santa Lucia — Nicastro — Platania — Sambiase — San Pietro a Maida.

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari: Altomonte — Cassano all'Jonio — Castrovillari — Civita — Frascineto — Montegiordano — Mottafollone — San Donato di Ninea — San Sosti — Santa Caterina Albanese — Sant'Agata di Esaro.

Circondario di Cosenza: * Belsito — Casole Bruzio — Castrolibero — Celico — Cosenza (Donnici) — Dipignano — Lattarico — Marzi — Mongrassano — Montalto Uffugo — Paterno Calabro — Rogliano — Rota Greca — San Giovanni in Fiore — San Marco Argentano — San Martino di Finita — Spezzano Grande — Torano Castello.

Circondario di Paola: Ajello in Calabria — Amantea — Belmonte Calabro — Bonifati — Falconara Albanese — Lago — Longobardi — San Pietro in Amantea — Terrati.

Circondario di Rossano: Corigliano Calabro — Rossano.

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace: Ardore — Benestare — Bianco — Bovalino — Brancaleone — Bruzzano Zeffirio — Caraffa del Bianco — Caulonia — Ciminà — Ferruzzano — Gerace Marina — Gerace Superiore — Giojosa Jonica — Grotteria — Mammola — Martone — Palizzi — Pazzano — Platì — Portigliola — Riace — Roccella Jonica — San Giovanni di Gerace — Sant'Ilario del Jonio — Siderno Marina — Staiti — Stignano.

Circondario di Palmi: Anoja — Cosoleto — Delianuova — Feroleto della Chiesa — Gioja Tauro — Jatrinoli — Laureana di Borello — Melicuccà — Molocchio — Oppido Mamertina — Palmi — Radicena — Rizziconi — Rosarno — San Procopio — Santa Cristina d'Aspromonte — Sant'Eufemia d'Aspromonte — Scido — Seminara — Sinopoli — Terranova Sappo Minulio — Tresilico — Varapodio.

Circondario di Reggio Calabria: Bagaladi — Bagnara Calabra — Bova — Bova Marina — Calanna — Campo di Calabria — Cannitello — Cardeto — Cataforio — Catona — Condofuri — Fiumara — Gallico — Gallina — Laganadi — Melito di Porto Salvo — Montebello Jonico, già Fossato di Calabria — Motta San Giovanni — Pellaro — Podargoni — Reggio di Calabria — Rosali — Salice Calabro — Sambatello — San Lorenzo — San Roberto — Sant'Alessio in Aspromonte — Santo Stefano in Aspromonte — Scilla — Villa San Giovanni — Villa San Giuseppe.

SICILIA (*).

A tutti indistintamente i Comuni della Sicilia è stato esteso il divieto di esportazione di vegetali ed altre materie indicate all'art. 1 del Decreto ministeriale 11 agosto 1902 riportato a pag. 9-11, epperò nessuna delle stazioni sicule può accettare spedizioni del genere per il continente. Le stazioni stesse possono invece accettare spedizioni in destinazione di località della Sicilia, trattandosi di Comuni contermini fillosserati, nei quali più non si applica il sistema distruttivo.

SARDEGNA.

Provincia di Cagliari.

Circondario di Cagliari: Armungia — Ballao — Dolianova, già San Pantaleo — Guasila — Mandas — Maracalagonis — Muravera — Nuraminis — Quarto S. Elena — * Quartuccio — Samassi — Sanluri — San Nicolò Gerrei — Santo Sperato — Sardara — Selargius — Selegas — Serrenti — Sestu — * Settimo S. Pietro — Soleminis — Tuili — Villaputzu — Villasor.

Circondario di Lanusei: * Aritzo — Arzana — Atzara — * Austis — Bari Sardo — Baunei — * Belvi — * Desulo — * Escalaplano — * Escolca — * Esterzili — * Gadoni — Gairo Nuovo — Gergei — * Girasole — Ilbono — Isili — Jerzu — * Laconi — Lanusei — Loceri — * Lotzorai — Meana Sardo — Nurri — * Orroli — Ortueri — Osini — * Perdasdefogu — Sadali — Seui — Seulo — Sorgono — * Talana — Tertenia — * Teti — * Tiana — * Tonara — * Tortolì — Triei — Ulassai — * Urzulei — Ussassai — * Villagrande Strisaili — * Villanova Tulo.

Circondario di Oristano: Abbassanta — Aidomaggiore — Allai — Ardauli — * Baradili — * Baressa — Bauladu — * Bidoni — Birori — * Bonarcado — * Boroneddu — Borore — Bortigali — Bosa — Busachi — Cabras — Cuglieri — * Domus Novas Canales — Dualchi — Flussio — Fordongianus — Genuri — Ghilarza — * Gonnosnò — Macomer — Magomadas — Modolo — Montresta — * Narbolia — Neoneli — * Noragugume — Norbello — * Nughedu Santa Vittoria — Paulilatino — Riola — Sagama — Samugheo — Santu Lussurgiu — San Vero Milis — Scano Montiferro — * Sedilo — Seneghe — * Sennariolo — * Setzu — Siamaggiore — * Simala — * Sindia — Sini — * Soddi — Solarussa — Sorradile — Suni — * Tadasuni — Tinnura — Turri — Tresnuraghes Ula Tirso — * Zuri.

Provincia di Sassari.

Circondario di Alghero: Alghero — Banari — Bessude — Bonnanaro — Bonorva — Borutta — Cheremule — Cossoine — Giave — Mara — Monteleone Rocca Doria — Olmedo — Padria — Pozzomaggiore — Romana — Semestene — Siligo — Tiesi — Torralba — Villanova Monteleone.

Circondario di Nuoro: Bitti — Bolotana — Dorgali — Fonni — Galtelli — Gavoi — Irgoli — Lei — Loculi — Lodè — Lodine — Lula — Mamojada — Nuoro — Oliena — Ollolai — Olzai — Onani — Onifai — Oniferi — Orani — Orgosolo — Orosei — Orotelli — Orune — Osidda — Ottana — Ovodda — Posada — Sarule — Silanus — Siniscola — Torpè.

Circondario di Ozieri: Alà dei Sardi — Anela — Ardara — Benetutti — Berchidda — Bono — Bottidda — Buddusò — Bultei — Burgos — Esporlatu — Illorai — Ittireddu — Monti — Mores — Nughedu di San Nicolò — Nule — Oschiri — Ozieri — Pattada —Tula.

Circondario di Sassari: Bulzi — Cargeghe — Castel Sardo — Chiaramonti — Codrongianus — Florinas — Itiri — Laerru — Martis — Muros — Nulvi — Osilo — Ossi — Perfugas — Ploaghe — Porto Torres — Putifigari — Sassari — Sedini — Sennori — Sorso — Tissi — Uri — Usini.

Circondario di Tempio Pausania: Aggius — Bortigiadas — Calangianus — La Maddalena — Luras — Nuchis — Santa Teresa Gallura — Tempio Pausania — Terranuova Pausania.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

RESOCONTO DELLA CONFERENZA PLENARIA
dei Rappresentanti del Personale
tenuta il giorno 30 marzo 1913

Presiede il Direttore Generale Ing. RICCARDO BIANCHI.

Sono presenti i Rappresentanti delle categorie 1ª, 2ª, 3ª, 10ª, 11ª, 17ª, 24ª, 29ª, 37ª, 40ª, 41ª, 43ª e 45ª.

Non è intervenuto il Rappresentante della 26ª categoria, perchè impedito per ragioni di servizio, nè il Rappresentante supplente della categoria stessa, perchè ammalato.

Aperta la seduta il *Presidente* spiega come è stata desunta la somma di L. 4.260,000 circa che costituiva le economie conseguite sulle spese di personale nell'esercizio 1911-1912 e ricorda come si è proceduto alla distribuzione della somma medesima.

Nel primo anno, in cui aveva applicazione l'art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310, sarebbe stato molto difficile creare dei punti di paragone esatti per stabilire precisamente le economie conseguite da ciascuna delle grandi categorie in cui può essere suddiviso il personale, ed attribuire ad essa la quota parte della gratificazione spettantele, tenuto anche conto che l'Amministrazione era in via di trasformazione in dipendenza del nuovo ordinamento.

Man mano, potrà eseguirsi, con giusti criteri, la divisione del personale nelle suddette grandi categorie e localizzare le economie in modo che quei gruppi di agenti, che maggiormente avranno contribuito a conseguirle, percepiscano un dividendo maggiore. Ogni categoria ha un coefficiente proprio di incremento, da stabilirsi dopo mature esperienze; e non è opportuno che esso sia determinato con criteri empirici o teorici, perchè questi potrebbero portare un danno a talune categorie in confronto ad altre.

Quindi i criteri provvisori, approvati, come da facoltà datagli dal Parlamento, dal Ministro dei LL. PP., e seguiti nell'anno scorso, non sono stati di danno ma di vantaggio alla generalità del personale.

Si è partiti dal presupposto che le diverse categorie di personale avessero avuto lo stesso interessamento al buon andamento del servizio, e si sono divise le gratificazioni per economie in relazione allo stipendio ed ai punti di merito assegnati a ciascun agente, che costituivano l'indice dell'interessamento medesimo.

Fu disposto che l'assegnazione dei punti di merito fosse fatta mese per mese dai capi immediati, affinchè fosse recente la loro memoria dell'interessamento spiegato da ogni agente, e fu incaricato per tale assegnazione il capo immediato che presenzia continuamente l'opera dell'agente appunto perchè il personale avesse garanzia nel voto di chi giornalmente assiste alle sue prestazioni.

Sono state altresì stabilite opportune correzioni per i casi in cui erano state erroneamente interpretate le norme impartite, correzioni che abbassarono dal 27 circa al 24 la percentuale degli agenti esclusi dalla ripartizione delle gratificazioni perchè aventi una somma complessiva di punti inferiore al limite di 76.

Ricorda infine quanto ebbe a spiegare nella conferenza del 4 febbraio circa il modo col quale fu stabilito tale limite minimo di 76 punti.

Questo è il sistema seguito come prima applicazione: i Rappresentanti potranno esporre tutte le loro proposte di modificazioni che saranno opportunamente esaminate per vedere quali miglioramenti possono essere apportati al sistema medesimo, che tornino a vantaggio del personale e dell'andamento del servizio.

Russo (Categoria 29ª). Ricorda che la Rappresentanza del personale, temendo che la distribuzione delle gratificazioni per economie non fosse fatta in modo soddisfacente, aveva chiesto di essere sentita prima che la ripartizione fosse un fatto compiuto.

Effettivamente nessuno prestava fede a che agli agenti sarebbero stati distribuiti dei premi in dipendenza delle economie; il personale è abituato a veder passare sotto silenzio le maggiori prestazioni che rende, od a vedersi compensato con troppo esigue gratificazioni.

Lamenta, incidentalmente, al riguardo che non sia stata concessa alcuna gratificazione al personale delle gestioni merci delle stazioni di Napoli Centrale e Napoli Porto di Massa per il maggior lavoro verificatosi in dipendenza dei concentramenti delle truppe per la guerra Libica: ed afferma che sotto l'esercizio di Stato il personale, in materia di gratificazioni, ha un trattamento inferiore a quello usato dalle cessate Società.

Presidente. Rileva invece che è precisamente coll'esercizio di Stato che si è stabilito per legge — e non si è lasciato al caso ed alle variazioni dei singoli bilanci — che tutte le prestazioni di carattere eccezionale siano compensate con gratificazioni; ed all'uopo l'art. 4 della legge 13 aprile 1911, n. 310, ha stabilito un assegno pari al 10 per mille della differenza fra le entrate e le spese ordinarie dell'esercizio al netto che corrisponde ad 1,200,000 cioè ad una somma superiore a quella che annualmente mettevano a disposizione le cessate gestioni per simili gratificazioni.

Per il caso singolo segnalato dal Rappresentante *Russo* — che non riveste carattere di questione generale e sul quale era sufficiente richiamare l'attenzione del competente Servizio — sarà esaminato se per avventura vi è stata una omissione od un ritardo.

Russo (Categoria 29ª). Premette che i punti di merito sono stati assegnati con criteri disparatissimi.

Ritiene sia opportuno mantenere il limite minimo di 76 punti affinchè la gratificazione non sia irrisoria ed anche per porre un freno a talune assenze dal servizio.

Riconosce che sarebbe stato difficile fin dal principio stabilire se e quale fosse stato l'agente che avesse più di altri contribuito alla realizzazione delle economie, ma al riguardo chiede che al personale dirigente delle stazioni, oltre ad un punto di merito massimo, sia riserbata una quota superiore di gratificazione, perchè è quello che maggiormente contribuisce a che si effettuino le economie.

Chiede poi che non si tenga conto delle assenze per congedo ordinario, congedo per trasloco, servizio di giurato ed altre dipendenti dalle funzioni dell'agente, agli effetti del computo della prestazione al netto: e propone quindi che il secondo periodo del pe-

nultimo capoverso - pag. 2 - dell'O. G. 9-1912 sia modificato come in appresso:

« *E per contro qualunque assenza per malattia, congedo straor-*
« *dinario od aspettativa, dovrà senza eccezione far diminuire i*
« *punti di merito fino a ridurli a zero qualora l'assenza duri tutto*
« *il mese.*

« *Il congedo ordinario, l'assenza per la chiamata a prestar ser-*
« *vizio di giurato o qualunque altra dipendente dalle funzioni del-*
« *l'agente, non dovrà concorrere a far perdere il diritto al premio.*
« *Si terrà invece conto di tali assenze per togliere all'avente diritto*
« *una parte di premio, dividendo la quota spettantegli per 365*
« *giorni e moltiplicando la media giornaliera per tali assenze* ».

Aggiunge che il concetto di dare incarico al personale di grado inferiore di assegnare i punti è eminentemente democratico, ma in pratica non corrisponde dati i rapporti di confidenza e di intimità che intercedono fra detto personale ed i dipendenti. Domanda quindi che sia stabilito che l'assegnazione dei punti di merito sia eseguita da agenti di grado non inferiore all'11°.

Chiede infine qualche chiarimento intorno all'esclusione dalle gratificazioni del personale del grado 7° avente funzioni di dirigenza.

Presidente. Spiega come vi siano degli agenti del grado 7° con la qualifica di Sotto Ispettore che hanno funzioni di Ispettore: e pertanto è stato stabilito che quei Sotto Ispettori che nell'esercizio 1911-1912 avevano esercitato per sei mesi almeno le funzioni di Ispettore di riparto del Movimento, dei Lavori, dei Magazzini e di Ispettore addetto alle verifiche contabili nelle stazioni, fossero ritenuti assimilabili al personale di dirigenza ed esclusi quindi dalle gratificazioni per economie, in applicazione appunto dell'art. 3 della legge 310-1911 il quale stabilisce tale esclusione per il personale dirigente dei primi sei gradi della tabella graduatoria *e di quelli del grado 7° con mansioni di dirigenza assimilabili.*

Gagliardi (Categoria 3ª). Osserva che negli Uffici vi sono anche dei Capi Ufficio che hanno funzioni non ispettive ma di dirigenza di un riparto o di una sezione per mancanza del funzionario del grado 6° previsto dalla pianta per la dirigenza del reparto o sezione medesimi: e desidererebbe che tali agenti avessero

il trattamento di cui all'art. 4 della legge 310-1911 come i funzionari dei primi 6 gradi.

Presidente. L'art. 4 è tassativo, prevedendo soltanto il personale dei primi sei gradi e quelli del 7° grado che hanno le stesse mansioni: non è possibile ammettere quindi i Capi Ufficio al trattamento di cui all'art. 4 medesimo.

Ganassin (Categoria 10ª). Chiede anch'esso che sia tenuto conto del personale del grado 7° avente mansioni di dirigenza e numeroso personale dipendente, in modo che abbia un trattamento differente in confronto dei dipendenti.

Domanda altresì che siano impartite norme tassative e precise in modo che l'assegnazione dei punti di merito avvenga con criteri chiari ed uniformi.

Raccomanda infine che si cerchi di liquidare le gratificazioni per economie almeno prima delle feste natalizie.

Presidente. Non ha ragione per dubitare che quest'anno non si possano liquidare le gratificazioni con anticipo: nell'anno scorso, dopo chiuso il bilancio, non solo occorreva stabilire la somma da distribuirsi, ed ottenere l'approvazione del Consiglio d'Amministrazione, ma era pur necessario provocare un Decreto Ministeriale per sanzionare i criteri coi quali era stata determinata la somma medesima, ed un Decreto Reale che consentisse di prelevare la somma in parola dai fondi dell'esercizio prima dell'approvazione da parte del Parlamento del bilancio di assestamento. Se non fosse intervenuto il predetto Decreto Reale, le gratificazioni per economie relative all'esercizio 1911-1912 non avrebbero potuto essere liquidate se non nel maggio venturo cioè dopo discusso ed approvato il Bilancio di assestamento. Per tutti questi provvedimenti, che dovevano essere presi uno dopo l'altro, e non in un ordine qualunque, occorse tempo, aumentato poi causa la revisione dei punti di merito ove eransi riscontrate anomalie e perciò non fu possibile liquidare prima della metà di gennaio le gratificazioni stesse.

Per l'anno in corso gran parte dei provvedimenti da adottarsi sono già stabiliti e conosciuti: e pertanto è da ritenersi che la liquidazione avverrà prima del Natale, com'era desiderio di fare anche per l'anno scorso.

Tonelli (Categoria 41ª). Chiede che sia tolto il minimo di 76 punti o quanto meno abbassato, in modo che non vengano privati di un beneficio pecuniario quegli agenti che sono assenti per molto tempo per una lunga malattia, ma che nel periodo di presenza prestano un servizio lodevolissimo, e quelli richiamati sotto le armi per qualche mese.

Fa presente il caso dei Capi squadra operai che, nelle Officine ove sono in pochi, sono cumulati con gli Operai agli effetti dell'assegnazione dei punti di merito, mentre costituiscono un gruppo a sè quando sono in diversi: ed avviene che nel primo caso i Capi squadra operai hanno potuto avere una puntazione superiore a 8, perchè il Capo tecnico aveva la possibilità di togliere corrispondentemente dei punti agli Operai più scadenti; nel secondo, i Capi squadra non hanno potuto avere più di 8. Riterrebbe quindi opportuno che fosse tolto tale inconveniente, stabilendo regole generali per tutti, o, meglio ancora, che fosse disposto perchè il dirigente possa assegnare da uno a dieci punti, senza che il punto massimo rappresenti una sottrazione fatta ad un altro agente.

Propone infine che le gratificazioni per economie siano liquidate in ragione della qualifica e non dello stipendio, ciò che potrebbe riuscire più gradito al personale e faciliterebbe anche la ripartizione.

Fatta (Categoria 45ª). Fa notare che la maggior parte del personale navigante non potrebbe beneficiare neanche in quest'anno delle gratificazioni per economie perchè ha prestato solo 8 mesi di servizio utile, avendo passato gli altri 4 mesi alla dipendenza del Ministero della Marina per la guerra Libica. Riterrebbe quindi che fosse il caso di abbassare a 50 il limite minimo dei punti, allo scopo di ammettere anche quel personale alla partecipazione delle gratificazioni.

Cerruti (Categoria 11ª). Chiede che l'incaricato di assegnare i punti di merito abbia a disposizione 10 punti anzichè 8 per agente, e ciò per evitare che, in Uffici piccoli, buoni agenti non possano essere classificati col massimo dei punti, per mancanza di disponibilità di punti da parte del superiore incaricato dell'assegnazione.

Riconosce le difficoltà grandi che si incontrano per determi-

nare le categorie nelle quali dev'essere diviso il personale per l'assegnazione delle gratificazioni, e propone che, con una modificazione alla legge 310-1911, sia stabilito che le gratificazioni stesse siano distribuite a tutti gli agenti in ragione dei punti ottenuti, alla stregua di ciò che si fa in una industria, colla distribuzione del dividendo in ragione del capitale impiegato nell'industria stessa.

Presidente. Fa presente che per i piccoli gruppi di agenti, fino a tre, è stato ammesso che, su proposta del superiore immediato, possa essere assegnato agli agenti stessi il massimo di 10 punti anche se con ciò si viene a superare la dotazione di 8 moltiplicato per il numero degli agenti.

Osserva che il sistema di dare a disposizione del superiore 10 punti per ogni agente rende possibile l'inconveniente che taluni superiori abbiano a dare il massimo a tutti i dipendenti, senza fare una distinzione dei buoni dai meno buoni. Si potrebbe forse entrare nel concetto espresso dal Rappresentante *Cerruti*, qualora si stabilisse però il sistema per tutti di far proporre i punti al superiore immediato (che è in continuo contatto con l'agente, e vede continuamente ciò che fa) e farli rivedere ed approvare da un superiore più elevato di grado.

Cerruti (Categoria 11ª). Ritiene che costituisca maggior garanzia per il personale il sistema del doppio grado nell'assegnazione dei punti.

Chiede anch'esso che non si tenga conto, nello stabilire la puntazione netta, delle assenze per malattia, per congedo ordinario, per trasloco, per servizio militare, di giurato, per deposizioni testimoniali e per qualsiasi altro motivo non derivante dalla volontà dell'agente: la puntazione per tali periodi di assenza sia corrispondente alla media dei punti di un periodo precedente di servizio.

Domanda infine che sia abolito, o, quanto meno, modificato, l'art. 85 delle norme per l'applicazione del Regolamento sul lavoro a cottimo nei magazzini così concepito:

« Agli effetti dell'art. 13 del regolamento sul cottimo presso

il Servizio Centrale dovrà essere tenuta una prenotazione mensile dalla quale risulti per ogni magazzino:

a) l'importo complessivo del lavoro a cottimo;

b) l'importo degli spostamenti di materie eseguite a cottimo.

Alla fine di ogni mese dovrà essere determinato per ciascun magazzino il rapporto a/b da comunicarsi per norma ai funzionari incaricati di fissare i punti di merito ai Capi magazzino di cui l'Ordine di Servizio N. 9, Bollettino N. 30, del 27 luglio 1911 ».

Per esso infatti gli spostamenti di materiale (che in molti magazzini sono dovuti a condizioni locali) portano una corrispondente diminuzione dei punti al Capo magazzino, per modo che si raggiunge il risultato opposto di quello proposto dal Rappresentante *Russo*, nel senso che il personale dirigente abbia una quota superiore di gratificazione.

Ganassin (Categoria 10ª). Si associa a quanto ha detto il Rappresentante *Cerruti*.

Russo (Categoria 29ª). Chiede che, pur rimanendo i punti 7 e 10 come minimo e massimo, siano impartite norme tassative e precise perchè nella distribuzione dei punti non vi sia nulla di non ben precisato e siano eliminati inconvenienti del genere di quello che si verifica quando da un determinato gruppo di agenti vengono traslocati impiegati negligenti e sostituiti con buoni.

Presidente. Fa presente che, senza scendere in eccessivi particolari, potranno essere indicati in una istruzione colle relative risoluzioni i casi speciali che si sono presentati e che man mano si presentino, per opportuna norma nelle future assegnazioni dei punti.

Russo (Categoria 29ª). Non condivide la proposta del Rappresentante *Cerruti*, perchè il premio deve essere concesso in ragione delle economie che ciascuna branca di personale ha realizzato.

Cerruti (Categoria 11ª). Osserva che vi possono essere degli impianti in cui è previsto in pianta un numero di agenti superiore al bisogno ed allora il dirigente non ha merito speciale se diminui-

sce il numero degli impiegati; può darsi anche il caso che un dirigente abbia il personale dipendente talmente ridotto da non poter effettuare delle economie.

Conferma pertanto la sua proposta, ritenendo molto difficile circoscrivere le economie entro una categoria.

Gagliardi (Categoria 3ª). Chiede anch'esso che sia tolta la limitazione dei punti di merito ad 8 per agente. Cita inoltre l'inconveniente che si verifica nel caso in cui l'assenza in un mese di un impiegato deficiente appartenente ad un determinato gruppo produce una diminuzione di punti a danno degli altri agenti buoni che hanno dovuto proprio in quel mese lavorare di più anche per l'assente.

Si associa alla proposta fatta da altri Rappresentanti che non importino diminuzione nella puntazione netta le assenze per congedo ordinario e per malattia che non dipendano da svogliatezza dell'agente.

Propone poi che la ripartizione delle gratificazioni sia fatta non per stipendio, nè per qualifica, ma per grado.

Chiede inoltre in via subordinata — qualora non possa essere tolta per tutti la limitazione dei punti ad 8 — che almeno per gli agenti dei gradi 7° ed 8°, abbiano o meno l'incarico di assegnare i punti di merito, sia elevato da 8 a 10 il numero mensile dei punti a disposizione per ciascuno di essi.

Per evitare altri inconvenienti derivanti da un eccessivo frazionamento di gruppi, propone altresì che i gruppi negli Uffici siano ingranditi e possibilmente sia fatto un gruppo per ogni Ufficio ciò che è dato di ottenere col sistema di puntazione a doppio grado.

Accenna infine al fatto che coloro che non fruiscono del congedo ordinario, il quale vien loro poi pagato in contanti, mentre contribuiscono ad una maggiore spesa per l'Amministrazione, hanno una puntazione maggiore degli altri: al contrario chi ha dovuto prendere del congedo straordinario senza paga ed ha contribuito maggiormente alle economie percepisce una gratificazione minore degli altri.

Presidente. Nota che la disposizione di legge che stabilisce il pagamento del congedo ordinario non fruito per esigenze di servizio è giusta, inquantochè ammette un compenso pecuniario per

gli agenti che hanno sempre lavorato in ufficio e non hanno potuto godere di qualche riposo.

Legge le proposte trasmessegli per lettera dal Rappresentante *Bozzoli* (Categoria 26ª) e che in riassunto sono le seguenti:

1) « *che la puntazione sia resa trimestrale onde poter meglio valutare gli agenti e nel contempo semplificare il lavoro eccessivo che importa la classificazione mensile, la quale perciò non si ritiene utile nè necessaria* ».

Presidente. Riconosce che il sistema proposto porta a ridurre il lavoro degli agenti incaricati di assegnare i punti; ma è da tener presente che la memoria dei fatti accaduti durante un trimestre è meno sicura che non quella dei fatti accaduti entro un mese. Inoltre può avvenire che sotto l'impressione di una negligenza compiuta dall'impiegato alla fine del trimestre, il superiore dimentichi il buon servizio prestato precedentemente, e gli assegni una classificazione bassa che si ripercuote sul lungo periodo del trimestre.

È da tenere infine presente che il servizio ferroviario richiede continui spostamenti di personale, ai quali male si adatta il sistema proposto.

Si potrà esaminare invece se convenga adottare il sistema della punteggiatura bimestrale.

Migliorini (Categoria 17ª). Afferma che il lavoro derivante dal sistema attuale è assai gravoso, e propende per la punteggiatura bimestrale.

2) « *che i punti di merito a disposizione del superiore che li deve assegnare, vengano anzitutto da lui ripartiti fra i diversi gradi del dipendente personale, in proporzione del numero di agenti ascritti ad ogni grado, ciò per evitare che i punti appartenenti ad un dato grado vadano a favore di agenti d'altro grado, magari superiore, come appunto si è spesso verificato nel passato esercizio* ».

3) « *Che per la valutazione del merito individuale venga fatta una prima distinzione per qualità e cioè: in cattivo, mediocre, buono ed ottimo, assegnando agli agenti classificati cattivi*

i punti da zero a 4 e 1/2 ai mediocri da 5 a 6 e 1/2, ai buoni da 7 a 8 1/2, agli ottimi 9 punti, con che si potrebbe ottenere uniformità di criteri nello stabilire il valore dei punti in rapporto al rendimento ».

Presidente. Osserva che il sistema proposto di classificazione qualitativa con quattro termini è più facile e spiccio: ma d'altra parte si presenta la necessità di graduare maggiormente la classificazione, quando — ad esempio — vi sono degli agenti che debbono essere classificati con vantaggio sui buoni senza meritare la qualifica di ottimi: sembra pertanto che convenga mantenere il sistema attuale abbastanza ben applicato dalla generalità.

4) « *che i punti 9 1/2 e 10 vengano riservati agli agenti di grado superiore incaricati di emettere il giudizio di merito sui vari gruppi di agenti, quando siano giudicati ottimi dal superiore immediato, tenuto conto dell'importanza dei gruppi e delle economie su di essi conseguite.*

Presidente. In altri termini il concetto è che a quegli agenti i quali hanno funzioni di dirigenza deve essere assegnata una quota « di incarico e di responsabilità ».

Fa osservare al riguardo che, mentre presso le cessate gestioni si premiava con gratificazioni soltanto il personale dirigente che aveva contribuito ad indicare ed a fare eseguire economie, colla disposizione dell'art. 3 della legge 310-1911, disposizione nuova da nessun'altra Amministrazione applicata prima della nostra, si è ottenuto che anche il personale esecutivo partecipi alle gratificazioni per quelle economie che ha contribuito a raggiungere lavorando più intensamente.

5) « *Che quando gli agenti di uno stesso grado sono meno di cinque, venga lasciato a disposizione del superiore incaricato di assegnare i punti un quantitativo di punti pari al massimo di nove per cadauno di detti agenti.*

6) « *Che la classificazione trimestrale sia resa pubblica per gli interessati in appositi prospetti da esporsi nei rispettivi Uffici di dirigenza, depositi ecc., ecc.* ».

7) « *Che le assenze per servizio di giurato, per deposizioni testimoniali in cause interessanti l'Amministrazione e per richiami*

sotto le armi, diano luogo alla sola detrazione di una parte proporzionata alle assenze sull'ammontare delle economie che sarebbero spettate all'agente, qualora le assenze stesse non si fossero verificate. Siano esaminati anche i casi consimili di collocamento a riposo e di morte in attività di servizio durante l'anno finanziario ».

8) « *Che una delle categorie, in cui deve essere diviso il personale a termini di legge, sia costituita dal personale di movimento (escluso il personale dei treni), addetto alle stazioni, fermate, posti di movimento e telegrafici. Trattasi di agenti che lavorano continuamente a contatto fra di loro e che possono quindi completarsi a vicenda; è però giusto che le economie da essi realizzate vadano a loro esclusivo beneficio* ».

9) « *La votazione definitiva utile alla compartecipazione nelle economie dev'essere fissata per una volta tanto, in misura da farvi concorrere quegli agenti mediòcri che più si approssimano ai buoni e promettono quindi di diventare tali; ciò per le ragioni accennate al punto* 3 ».

« *Mobili invece debbono essere l'assegnazione dei punti di merito a seconda la qualità degli agenti, l'ammontare delle economie a seconda ch'esse vennero realizzate ed il coefficiente relativò da calcolarsi a fine d'anno* ».

« *Il limite minimo dovrebb'essere di* 66; *con esso la metà circa dei mediocri, quelli cioè con punti* 6 *e* 6 1/2, *compartecipe rebbero alle economie, pur tenendo conto della media di trenta giornate di assenza all'anno per congedi e malattie; l'esclusione dei buoni non si verificherebbe che in seguito ad almeno* 77 *giornate di assenza* ».

10) « *Si è verificato che diversi dirigenti di stazioni hanno percepito meno dei loro dipendenti; è da ritenersi che se fossero accettate le proposte di cui ai punti* 1, 2, 3, 4 *e* 5 *non si ripeterebbe l'inconveniente; altrimenti vi sarebbero due soluzioni*:

a) *che le quote vengano stabilite in base allo stipendio minimo stabilito per ogni qualifica, anzichè a quello effettivo;*

b) *che il massimo delle quote da assegnarsi ad un dato grado non ecceda mai il minimo da stabilirsi pel grado immediatamente superiore* ».

Presidente. Terminata la lettura delle proposte del Rappresentante *Bozzoli*, che saranno opportunamente esaminate assieme alle altre segnalate nella conferenza, osserva che, se vi saranno radicali modificazioni da apportare al sistema vigente, ciò avrà effetto dal 1° luglio p. v. essendo opportuno non toccare il sistema medesimo per l'esercizio in corso: tutt'al più potrà esaminarsi se sia il caso di adottare per quest'anno finanziario il sistema della puntazione in doppio grado, cioè la revisione da parte del superiore all'incaricato della distribuzione dei punti.

Gagliardi (Categoria 3ª). Ritiene anch'esso che convenga non computare certe assenze agli effetti delle puntazioni di merito. Inoltre il limite minimo di punti, al disotto del quale l'agente non percepisce alcuna gratificazione, potrebbe essere stabilito sulla puntazione lorda anzichè su quella netta.

Chiede poi che se si dovrà cambiare il limite di 76 punti, questo cambiamento sia notificato al più presto possibile.

Propone altresì che la comunicazione dei punti avvenga semestralmente, perchè serva da incitamento ai meno volenterosi.

Chiede infine che i punti di merito e la conseguente gratificazione, a cominciare dal passato esercizio, siano registrati sul foglio matricolare dell'agente, costituendo essi l'indice della buona condotta, interessamento e zelo dell'agente stesso.

Presidente. Ritiene che, prima di adottare simile provvedimento, convenga attendere i risultati del secondo e fors'anche del terzo anno finanziario.

Russo (Categoria 29ª). Prega il Direttore Generale perchè si renda interprete presso il Ministro dei LL. PP. dei voti del personale, il quale desidera che venga esaminata dalla Rappresentanza la questione del miglioramento delle pensioni prima del giugno prossimo venturo.

Presidente. Considera la richiesta come riguardante una questione di interesse generale che la Rappresentanza gli fa presente affinchè egli possa richiamare nuovamente l'attenzione del Governo sulle proposte già avanzate dalla Rappresentanza per miglioramenti alle pensioni.

Migliorini (Categoria 17ª). Fa voti perchè non venga ritardata la discussione del progetto di legge relativo all'Opera di previdenza.

Presidente. Avverte che il progetto di legge ha seguito il suo corso regolare presso la Giunta Generale del Bilancio, la quale ha nominato il Relatore; egli ha fatto poi presenti al Ministro dei LL. PP. i vari desiderati esposti dai Rappresentanti nella passata conferenza plenaria, ma non è in grado di dire quali di essi sono stati presi in considerazione dal Ministro stesso, per quali cioè ha ritenuto di proporre i relativi emendamenti al progetto.

Non ha infine ragione di credere che il progetto medesimo abbia a subire qualche arresto.

Cerruti (Categoria 11ª). Presenta una domanda dei Sorveglianti dei magazzini intesa ad ottenere l'ammissione agli esami per posti di Applicato fra gli A. Applicati con stipendio non inferiore a L. 1950 al 1° gennaio 1913 oppure che hanno 20 anni almeno di servizio e 9 di anzianità di grado, e raccomanda perchè tale domanda sia presa in considerazione.

Presidente. La domanda sarà subito esaminata (1).

Gagliardi (Categoria 3ª). Chiede che, per il personale proveniente dalle Costruzioni, sia tenuto conto, anche agli effetti della buonuscita, degli anni di servizio prestato come straordinari, anni che sono stati riscattati o sono riscattabili agli effetti del Fondo Pensioni.

Presidente. Fa osservare che, se da un lato la domanda si presenta sostenibile, vi sono altri punti di vista che possono essere discutibili.

---

(1) La domanda è stata accolta, essendo stati ammessi all'esame i Sorveglianti dei magazzini aventi almeno 20 anni di servizio e 9 di anzianità di grado.

Schiavon (Categoria 1ª). A nome dei funzionari si associa alla preghiera del Rappresentante *Russo* affinchè la questione del miglioramento delle pensioni sia rapidamente risolta e con la maggiore retroattività possibile. Questo è il voto solenne ed unanime che l'assemblea rivolge al Direttore Generale perchè voglia far ciò presente al Ministro dei LL. PP.

Presidente. Segnalerà tale voto al Ministro dei LL. PP.

Termina la seduta alle ore 12.40.

Circolare N. 38R (C.).

Facilitazioni di viaggio per il varo della R. Nave "Duilio" a Castellammare di Stabia.

In occasione del varo della R. Nave « Duilio », che avrà luogo a Castellammare di Stabia il 24 aprile 1913, tutte le stazioni ed Agenzie della Rete di Stato sono autorizzate a distribuire, dietro semplice richiesta, biglietti di andata e ritorno per Castellammare di Stabia, a tariffa differenziale *B*.

I prezzi di tali biglietti dovranno essere desunti dalle colonne 10, 11 e 12 del prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori (edizione maggio 1912), avvertendo che, dovendosi esigere a partenza l'importo anche della corsa di ritorno, i prezzi del prontuario stesso, corrispondenti alla distanza che intercede fra la stazione che rilascia il biglietto e Castellammare di Stabia, saranno da raddoppiarsi.

La distribuzione dei biglietti dovrà incominciare col 20 aprile 1913 e potrà continuare sino a tutto il successivo 24: essi saranno valevoli per effettuare il ritorno a partire dal 24 detto e sino all'ultimo treno del 30 aprile 1913 in partenza da Castellammare di Stabia, per le rispettive destinazioni.

Le stazioni, che non saranno approvvigionate per la circostanza di appositi biglietti a serie fissa, faranno uso di biglietti Mod. I-202 sui quali dovranno apporre apposita annotazione per indicare i limiti della validità pel ritorno. Così per un biglietto distribuito il 20 aprile 1913, dovrà praticarsi l'annotazione seguente: « Valevole pel ritorno dal 24 al 30 aprile 1913 ».

Per un biglietto invece rilasciato il giorno 24, basterà limitare l'annotazione alla dicitura seguente: « Valevole pel ritorno sino al 30 aprile 1913 ».

In tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, valgono pei suindicati viaggi le condizioni di cui alla Circolare N. 19R-1913 riguardante le *facilitazioni di viaggio per il varo della R. Nave « Andrea Doria » a Spezia.*

Circolare N. 39R (C.).

Esposizione-fiere equina in Alessandria.

Per la circostanza della esposizione-fiera sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto per le disposizioni degli equini, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 15 al 30 aprile 1913.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 15 al 26 aprile 1913.

Ritorno: dal 19 al 30 detto.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna.

Circolare N. 40R (C.).

Congressi agrari e mostra zootecnica interprovinciale in Piacenza.

Per la circostanza dei congressi e della esposizione sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi dei congressisti, espositori e giurati, quanto per le spedizioni di bestiame, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 5 al 18 maggio 1913.

Ritorno: dal 10 al 23 detto.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per congressisti, espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, pei congressisti e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Pei congressisti, espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 41R **(C).**

Congresso delle unioni cristiane delle giovani d'Italia in Luserna S. Giovanni.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 27 aprile al 5 maggio 1913

Ritorno: dal 30 aprile all'8 maggio 1913

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 42R **(C.).**

Esposizione nazionale di fioricoltura e orticoltura in Roma.

Per la circostanza dell'esposizione sovra indicata, devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di fiori freschi sciolti, in mazzi od in lavori,

piante, piantine e attrezzi di giardinaggio, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo.

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 1° al 29 maggio 1913.

SPEDIZIONI DI FIORI FRESCHI SCIOLTI, IN MAZZI OD IN LAVORI, PIANTE, PIANTINE E ATTREZZI DI GIARDINAGGIO.

Andata: dal 1° al 19 maggio 1913.

Ritorno: dal 10 al 29 detto.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 161R-1912 riguardante l'esposizione floreale in Roma.

Circolare N. 43R. (C).

Esposizione-fiera equina in Asti.

Per la circostanza della esposizione-fiera sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto

per le spedizioni degli equini, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI, GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 4 al 18 maggio 1913.

SPEDIZIONE DEGLI EQUINI.

Andata: dal 4 al 14 maggio 1913.

Ritorno: dal 6 al 18 detto.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendono percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702, dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 4 al 18 maggio 1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editr. Nazionale, C-80.

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendono percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 15 al 30 aprile 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editr. Nazionale, C-80.

SENTENZA

La presunzione di colpa a carico del vettore ferroviario è ammissibile solo nei casi di disastro od accidente che abbia avuto un'estrinsecazione materiale in rapporto al mezzo di trasporto od alla superficie percorsa, non lo è invece negli altri casi nè può sorgere per il solo fatto che il viaggiatore tra la partenza e l'arrivo abbia riportato lesioni personali.

Il viaggiatore nello scendere da un treno ha l'obbligo di usare di ogni prudenza e di ogni diligenza a tutela della propria integrità fisica, non soltanto avuto riguardo ai dettami della più elementare prudenza, ma in ispece di fronte al disposto dell'art. 42 delle Tariffe Ferroviarie.

R. CORTE DI APPELLO DI BOLOGNA. — 8-17 gennaio 1913 - Cristini Giorgio-Gustavo c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con atto 4 novembre 1911 Cristini Gustavo Giorgio citò al Tribunale di Bologna l' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato esponendo, che partito da Genova la sera del 2 febbraio 1911 per Bologna, il treno in cui viaggiava arrivò a questa Stazione verso le ore 3 del mattino successivo, e parte del treno, compresa la carrozza dove esso trovavasi, venne fermato fuori della tettoia della stazione in località buia, sprovvista di marciapiede, perchè

adibita a binario ferroviario, ingombrata da materiale (traverse per l'impianto di pensilina) e nello scendere dalla propria vettura poggiò i piedi sulle traverse accatastate contro il vagone ed essendosi formato su tali traverse a causa della notte freddissima, ghiaccio, scivolò e cadde producendosi la distorsione di un piede che lo tenne obbligato al letto per 50 giorni.

Conseguentemente il Cristini, affermando che la distorsione del piede altro non fu se non l'effetto del fatto colposo dell'Amministrazione ferroviaria consistente nel non averlo messo nella condizione di scendere dalla vettura senza riportare danno e cioè in località illuminata, provvista di marciapiede, non ingombrata da materiale, chiese la condanna dell'Amministrazione al risarcimento dei danni, dichiarati superiori alle L. 1500 da liquidarsi in separata sede.

Comparse le parti in giudizio e contestatasi la lite, il Cristini dedusse che vi era la presunzione che il fatto dannoso da lui patito fosse dipeso da imperfetta esecuzione degli obblighi assunti dalla ferrovia col contratto di trasporto, e se tale presunzione non veniva distrutta, l'Amministrazione convenuta doveva senz'altro essere condannata; ma, che pur volendo estrarre dal contratto di trasporto nel fatto dedotto in giudizio ricorrevano tutti gli elementi per dar vita al quasi-delitto e quindi all'azione di risarcimento per colpa aquiliana. Perciò il Cristini in via principale domandò la condanna dell'Amministrazione ferroviaria, ed in via subordinata (e salvo appello) la ammissione di una prova testimoniale tendente a stabilire che parte del treno comprendente la vettura su cui esso Cristini viaggiava fu fermata fuori dalla tettoia della stazione in località buia, sprovvista di marciapiede perchè adibita a binario ferroviario ingombrata da traverse per l'impianto di pensiline, sulle quali a causa della notte freddissima si era formato ghiaccio, e nello scendere dal vagone e nel poggiare il piede nelle sottostanti traverse ricoperte di ghiaccio scivolò e cadde producendo la lamentata distorsione immediatamente constatata da un sanitario delle Ferrovie, che fu visitato poi tre volte successive anche in casa per incarico dell'Amministrazione da sanitari di sua fiducia.

L'Amministrazione ferroviaria osservò che occorreva la prova rigorosa che, la caduta occorsa fu l'effetto del fatto colposo di essa

Amministrazione e non della mancanza della comune diligenza ed accortezza che deve usare ogni viaggiatore a termine dell'articolo 42 delle Tariffe; epperciò chiese il rigetto delle domande attrici, e quanto alla prova dedotta si rimise alla giustizia del Tribunale.

Il Tribunale con sentenza 16-21 marzo 1912 ritenne che competeva al Cristini l'azione *ex contractu* ed ammise che se durante l'esecuzione del contratto di trasporto il viaggiatore subisca un infortunio o risenta un danno vi ha una presunzione di colpa a carico del vettore il quale per liberarsi della responsabilità deve provare la forza maggiore, il caso fortuito, o la colpa del viaggiatore; che però tale regola non è assoluta essendovi casi in cui l'efficacia della presunzione può essere scossa e che nella fattispecie poteva sorgere qualche dubbio che il Cristini scendendo dal treno non avesse usato tutta la diligenza che le circostanze di tempo e di luogo richiedevano; epperciò ammise la prova testimoniale chiesta subordiantamente dal Cristini come quella tendente a stabilire la colpa della Amministrazione e quindi l'esclusione della pretesa colpa di mancata diligenza rimproverata dalla Amministrazione al Cristini.

La sentenza fu accettata dalle parti e venne esperita la prova suddetta nonchè la prova direttamente contraria.

Dopo di che la causa venne riportata all'udienza ed intervenne quindi la sentenza definitiva 23-27 luglio 1912 colla quale il Tribunale di Bologna ritendo che l'affermazione di colpa del vettore non era rimasta provata e quindi non fosse scomparso il dubbio che la caduta non fosse imputabile alla mancata diligenza del Cristini, rigettò la di lui domanda condannandolo nelle spese, e ciò in coerenza alla sentenza interlocutoria precedente che faceva stato fra le parti.

Contro tale sentenza definitiva, stata notificata ad istanza dell'Amministrazione ferroviaria il 14 agosto 1912, il Cristini con atto 4 settembre 1912 interpose appello a questa Corte dove la causa venne discussa all'udienza del 16 dicembre 1912, alla quale i procuratori delle parti presero rispettivamente le su trascritte conclusioni.

DIRITTO.

L'appello del Cristini si poggia su due motivi:

1° I primi giudici hanno erroneamente interpretato la precedente sentenza interlocutoria ammissiva della prova, ritenendo che colla sentenza stessa si fosse venuto a porre l'onere della prova a carico dell'attore e si fosse respinta la presunzione di colpa a carico della Amministrazione ferroviaria;

2° In ogni ipotesi le risultanze delle prove testimoniali hanno accertato in modo preciso e concordante la colpa del vettore, ed i primi giudici hanno errato nella valutazione e nell'apprezzamento di esse.

La Corte osserva che la sentenza interlocutoria 16-21 marzo 1912, dopo aver affermato che al Cristini poteva competere soltanto l'azione *ex contractu* ha anche in modo incontrovertibile e perspicuo stabilito che nella fattispecie si presentava dubbia la presunzione di colpa a carico del vettore, epperciò ammise la prova subordinatamente proposta dal Cristini, prova che si stimò atta ad assodare i fatti colposi addebitati alla Amministrazione ferroviaria e giovevole quindi per converso ad escludere quella colpa di mancata diligenza che la Amministrazione suddetta rimproverava al Cristini.

Quella sentenza passò in cosa giudicata per accettazione delle parti che vi diedero esecuzione e per primo il Cristini subito dopo la notificazione a sue cure eseguiti; ed i primi giudici non potevano a meno di tener fermo, alla stregua della cosa giudicata, che per l'accoglimento della domanda di risarcimento di danni occorreva che dalla prova testimoniale fosse risultata la colpa della Amministrazione ferroviaria la quale conseguentemente venisse ad escludere qualsiasi motivo d'irresponsabilità della Amministrazione stessa. Ed a torto il Cristini si lagna che i primi giudici abbiano male interpretata la sentenza interlocutoria suddetta, perchè fu appunto per essere stato ritenuto che nella fattispecie la presunzione di colpa del vettore era per lo meno dubbia, che quantunque l'Amministrazione non proponesse nemmeno alcuna

prova contro la presunzione di colpa non fu accolta la domanda del Cristini e si ravvisò necessario addivenire a quell'indagine di fatto che il Cristini stesso, benchè in subordine e pel caso fosse stata ammessa l'azione aquiliana invece della contrattuale, aveva proposto. E poichè per sentenza passata in giudicato fu stabilito che la presunzione di colpa era dubbia e che quindi non poteva essere presa come base di una condanna, non è lecito al Cristini, andando contro la cosa giudicata, sostenere che la presunzione di colpa sussiste ancora e che l'Amministrazione non si è curata di distruggerla provando il caso tortuito, la forza maggiore o la colpa di esso Cristini. In sostanza la sentenza interlocutoria ha detto, benchè in forma incerta ed alquanto titubante, che nel caso concreto non potevasi ammettere la presunzione di colpa a carico del vettore e conseguentemente che l'onere della prova della violazione del contratto di trasporto incombeva al Cristini. Su ciò c'è, lo si ripete, la cosa giudicata e da essa non si deve uscire; ma, del resto, se fosse ancor lecito discutere sull'ammissibilità o meno, riguardo alla lesione personale lamentata dal Cristini, della presunzione di colpa a carico della Amministrazione ferroviaria, la Corte non esiterebbe ad affermare che sarebbesi dovuto esplicitamente e recisamente, e non soltanto in modo dubitativo, dichiarare che nel caso concreto non ricorreva la presunzione di colpa a carico del vettore, perchè se tale presunzione è concepibile ed ammissibile nei casi di sinistro, disastro od accidente ferroviario che abbia avuto un'estrinsecazione materiale in rapporto al mezzo di trasporto ed alla superficie percorsa, come ad esempio, un deragliamento, uno scontro di treni, una rottura di macchina o di materiale rotabile in genere, o di un incendio di carrozze, non lo è invece sugli altri casi nè può sorgere pel solo fatto che il viaggiatore tra la partenza e l'arrivo abbia riportato lesioni personali. Nei primi casi la presunzione è giustificata dalla natura stessa dell'evento che uscendo da quel che dovrebbe normalmente avvenire (e cioè la sicura e regolare circolazione dei treni) fa presuporre che il vettore sia venuto meno ai suoi obblighi contrattuali di portare incolume il viaggiatore da un luogo ad un altro, e dall'impossibilità o per lo meno dalla difficoltà in cui potrebbe trovarsi il viaggiatore di raccogliere tutti gli elementi materiali e specifici atti a stabilire la responsabilità del vettore. Nei casi invece di

danno personale al viaggiatore senza il concorso di un evento estrinsecatosi materialmente che abbia in sè stesso e per sè stesso la capacità di aver prodotto danno personale al viaggiatore, fa d'uopo che questi, se durante il viaggio ha riportato una lesione personale ed intenda farne risalire la responsabilità alla Amministrazione ferroviaria siccome violatrice del contratto, offra la prova della violazione che un rapporto da causa ad effetto abbia originato la lesione od il danno personale in genere. Ed in questi casi ciò è tanto più necessario di fronte al disposto dell'art. 42 delle tariffe ferroviarie che fa obbligo al viaggiatore di usare le precauzioni necessarie e di vegliare per quanto da lui dipende alla sicurezza ed incolumità della sua persona, evincendosi da tale disposizione che l'Amministrazione ferroviaria non risponde, per contratto, verso il viaggiatore di quei danni che la sua diligenza e vigilanza avrebbero potuto evitare. E difatti lo esercizio del pubblico servizio di trasporti ferroviari così vasto e complicato e per la sua natura esposto all'eventualità di pericoli, non sarebbe possibile se l'Amministrazione dovesse essere obbligata a vegliare che ogni singolo viaggiatore non manchi di prudenza e di diligenza ed a suggerirgli ad ogni piè sospinto la più piccola eventualità e possibilità di pericolo e di danno.

Ed è anche infondato il secondo motivo di gravame.

Dall'esame delle risultanze della prova testimoniale diretta e contraria emerge non solo che il Cristini non ha assodato i fatti colposi attribuiti all'Amministrazione, ma altresì che restò esclusa la colpa della Amministrazione di guisa che si ha già quella prova negativa che il Cristini pretende ancora oggi per parte della Amministrazione stessa. Di fatti cosa doveva provare il Cristini? Che la fermata del treno fuor del luogo normale, l'oscurità, l'ingombro di materiale per di più ricoperto di ghiaccio sul quale dovette poggiare il piede scendendo dal treno, furono causa del suo scivolamento quindi della caduta e della distorsione al piede.

Il Cristini ha indotto sei testimoni dei quali tre sono i medici Dottor Nigrisoli, Monetti e Modenesi che se accertano la lesione e la durata della malattia nulla depongono intorno ai fatti che la lesione determinarono e riferiscono soltanto che il Cristini narrò loro che era scivolato scendendo dal treno. Quanto agli altri testimoni, le deposizioni del Veronesi Alberto e di Baldi Luigi prese

per sè sole potrebbero offrire qualche indizio utile all'assunto del Cristini, come quelle che affermano, benchè genericamente, che il treno si fermò fuori della tettoia in una curva del binario dove non c'era marciapiede e la luce era scarsa e dove i binari erano ingombri di materiali. L'altro teste Marotti Umberto, capostazione depose soltanto che egli mandò a chiamare un medico essendoglisi presentato in ufficio il Cristini già leso e che gli disse che nello scendere dall'ultima carrozza era scivolato ponendo il piede sopra alcune traversine coperte di ghiaccio. Ma c'è poi la deposizione dell'altro testimonio, il sesto, pure dedotto dal Cristini, cioè l'altro Capostazione Martinelli Domenico il quale dichiarò che il Cristini già leso entrò in ufficio affermando di essersi fatto male ad un piede sdrucciolando sulle traversine nel momento in cui scendeva dal treno. Il teste, che non fu presente all'atto della caduta al pari di tutti gli altri superiormente indicati, interrogato sulle condizioni della località rispose che il punto dove si fermò la vettura nella quale aveva viaggiato il Cristini e ne era disceso, era sufficientemente illuminato, da fanali elettrici l'uno a 30 o 35 metri, l'altro a 60 metri di distanza; che le traversine non erano poste alla rifusa ma collocate in modo che costituivano quasi un prolungamento della banchina lungo la pensilina appunto affinchè non fosse troppo alto il salto dal montatoio del vagone alla linea ferroviaria. E tale deposizione che da ragione delle affermazioni basta a distruggere quei deboli e per se stessi insufficienti indizi che potevano scaturire dalle generiche dichiarazioni Veronesi e Baldi, ed a smentire l'ingombro dei binari con materiali.

La prova contraria esaurita coll'audizione dei testi Boldrini Virgilio sorvegliante ferroviario, Lazzarini Luigi manovratore, Fabbri Giulio cantoniere, Feliciati Armando guardia freno, Bertolini Basilio frenatore, nel suo complesso ha accertato che la località era più che sufficientemente illuminata dalla luce proiettata da parecchi fanali posti a diversa distanza, che sui binari non v'era alcun ingombro di materiali, che essendo allora incorso i lavori della nuova pensilina e della sistemazione di nuovi binari, in oggi compiti, le traverse (materiale di lavoro) venivano ogni sera accatastate tra colonna e colonna della pensilina togliendosi ogni ingombro sui binari e venivano poi ache piazzati delle traverse a terra in modo da formare prolungamento di maciapiede in un

tratto dove mancava. Il teste Bertolini Basilio, il meno favorevole circa il grado di luce, dice che la località non era completamente illuminata, ma che però vi era tanta luce che *facendo attenzione potevano evitarsi conseguenze.*

Per conseguenza dal complesso delle prove *hinc-inde* esperite non è rimasto provato che il Cristiani sia stato posto per fatto della Amministrazione ferroviaria in quelle speciali condizioni senza le quali il sinistro non si sarebbe verificato, ma è rimasto altresì escluso.

E nessuna colpa può rimproverarsi alla Amministrazione perchè quel treno fu fermato fuori della tettoia, giacchè quella fermata, già diventa consuetudinaria, fu determinata dalla necessità per lo sviluppo della stazione di Bologna, e fu appunto per provvedere alle insorte nuove necessità che si diede opera alla costruzione della nuova pensilina, e finchè questa non era ultimata non vi poteva essere in tutta la sua lunghezza la banchina corrispondente, e fu provvida la Amministrazione ordinando che per la notte mediante traverse piazzate a terra si formasse un piano sul quale il viaggiatore scendendo dal treno posasse il piede. Non è accertato che in quella notte si fosse formato il ghiaccio sulle traverse collocate a terra per formare il prolungamento di marciapiede, ma se anche fosse vera quella circostanza è di tutta evidenza che non potrebbe costituire un elemento di colpa a carico dell'Amministrazione. Ed è quindi necessario concludere che ben s'oppone l'Amministrazione affermando che lo sdrucciolamento, il Cristini o lo deve alla sua disattenzione o mancanza di precauzione ed allora ricorre, l'applicazione del disposto dell'articolo 42 delle Tariffe, o lo deve al caso fortuito, che per vero è tanto facile verificarsi in un sdrucciolamento, ed allora è egualmente evidente l'irresponsabilità della Amministrazione ferroviaria.

Le spese seguono la soccombenza.

P. q. m.: Provvedendo sull'appello interposto dal Cristini Giogio Gustavo con atto 4 settembre 1912 contro la sentenza pronunciata tra le parti dal Tribunale di Bologna in data 23-27 luglio 1912 e rigettandolo.

Conferma la sentenza istessa e condanna l'appellante Cristini anche nelle spese di questo secondo giudizio da liquidarsi dal Consigliere estensore della presente all'uopo delegato.

Errata-corrige

Bollettino N. 15-1913. — A pag. 111 della parte IV, alla riga 4ª, invece di « *prescrizione* » leggasi: « *presunzione* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 17

24 APRILE 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, aprile 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 118. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di " Ponte nelle Alpi ".

A datare dal 1° maggio 1913, la stazione di *Ponte nelle Alpi*, della linea Belluno-Cadore, assumerà la nuova denominazione di « *Ponte nelle Alpi-Polpet* ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 73, 130 (tab. 52-*bis*) e 232 ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 119. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di " Sella ".

A datare dal 1° maggio 1913, la stazione di *Sella*, della linea Torino-Savona, assumerà la nuova denominazione di *Sella Altare*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 91, 118 (tab. 25), 120 (tab. 27) e 235 ed in tutte le pubblicazioni nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 120. (M. e C.).

Cambiamento di nome della stazione di " Terranova ".

A datare dal 1° maggio 1913, la stazione di *Terranova*, della linea Asti-Casale-Mortara, assumerà la nuova denominazione di *Terranova Monferrato*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », si dovrà:

a pag. 97, depennare il nome della stazione di *Terranova* e le relative indicazioni e fra i nomi delle stazioni di *Terranova di Sicilia* e *Terrenove*, inscrivere quello di *Terranova Monferrato* con le indicazioni esistenti per *Terranova;*

a pag. 117 (tab. 22) e 236, modificare il nome della stazione di Terranova in « *Terranova Monferrato* ».

Analoga variazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 121. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1913).

Nella tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal giorno 1° maggio 1913, le seguenti modificazioni:

Parte II, fascicolo 1-*b*.

I. — Prontuari delle tariffe generali e speciali. — Pagine 169-179, sopprimere le note riflettenti l'aumento di alcuni prezzi via Peri ed i relativi richiami.

II. — Tariffe eccezionali. — Alle pagine 185, 187, 188, 190-192, 195-197, 201-204, 206-208, 213, 218-219 e 223 sono da sopprimersi le note riflettenti l'aumento di alcuni prezzi via Peri nonchè i relativi richiami.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 122. (C.).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 326-1910).

Col 1° maggio 1913 la tariffa locale N. 225 P. V., valevole per i trasporti di « paglia comune, fieno ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Pisa Porta Nuova e Pisa Porta Fiorentina ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 123. (M.).

Servizio cumulativo con la linea Iseo-Edolo della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie. - Diminuzione di distanze chilometriche.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

In seguito a comunicazioni ricevute dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie si avverte che le distanze chilometriche fra la stazione di *Cedegolo* e la fermata di *Erbanno Angone* della linea Iseo-Edolo da una parte e le stazioni di transito di *Iseo, Rovato* e *Passirano-Paderno* dall'altra, vanno diminuite di *un* chilometro.

In relazione a ciò si debbono introdurre opportune modificazioni nell'Allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 69-1912 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 124. (C.).

Servizio diretto italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 68-1913.

Col 1° maggio 1913 viene ristampata la parte I B della tariffa pel servizio diretto italo-belga, la quale comprende la *Prefazione* contenente l'elenco delle Amministrazioni partecipanti al servizio diretto; le *Prescrizioni Generali per l'applicazione delle tariffe; le Tariffe per le operazioni doganali presso le dogane estere* e la *Nomenclatura e classificazione delle merci.*

Di conseguenza, dalla stessa data, vengono completamente abrogate le pagine dalla 3 alla 63 della tariffa diretta, le quali vengono sostituite dal fascicolo in parola,

***

Pure col 1° maggio 1913 viene attuato il 10° supplemento alla tariffa diretta italo-belga, il quale, oltre ad alcune modificazioni ed aggiunte riguardanti l'elenco delle stazioni italiane ed i prezzi italiani, comprende la ristampa completa dell'elenco delle stazioni belghe, nonchè un fascicolo in cui sono ristampati i prezzi esteri relativi a quelle stazioni per le quali fu introdotta qualche variante dalla data di attuazione della tariffa (1° settembre 1900) ad oggi. Si richiama quindi l'attenzione sull'avvertenza che precede detto fascicolo nella quale è indicato il modo per rilevare il prezzo estero.

Tanto la nuova parte I B quanto il supplemento saranno distribuiti, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità dei prodotti in Firenze e posti in vendita al pubblico nelle stazioni principali, rispettivamente al prezzo di L. 0,75 e L. 0,90.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 125. (C.).

Servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 31, 48, 102 e 103 del 1913).

Per l'avvenuta approvazione, da parte dei Governi interessati (italiano, germanico e svizzero) della Convenzione relativa al riscatto della linea del Gottardo, le distanze finora computate per la linea stessa nelle tariffe internazionali pei transiti di Pino e di Chiasso, vengono a subire, dal 1° maggio 1913, una diminuzione rispettivamente di 18 e di 22 km.

Per effetto di tale diminuzione e inoltre a causa della prossima apertura all'esercizio della linea svizzera del Lötschberg, si è resa necessaria la ristampa dei prezzi esteri contenuti nelle tariffe italo-germanica ed italo-svizzera.

Con l'occasione, si sono ristampate anche altre parti delle citate due tariffe, di modo che, col 1° maggio 1913, saranno attuate le seguenti nuove pubblicazioni:

1. — SERVIZIO ITALO-GERMANICO.

a) - *Parte I-B*. — « Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe. Nomenclatura e classificazione delle merci ».

b) - *Parte II-A*. — « Elenco delle stazioni germaniche. Prezzi di trasporto e condizioni speciali per le percorrenze extra italiane ».

c) - *Parte II-B* - *Fascicolo* 1. — « Elenco delle stazioni italiane con le distanze sino ai punti di confine ».

d) Fascicolo contenente i prezzi delle tariffe eccezionali italiane, che viene compreso in un primo supplemento alla pubblicazione 1° novembre 1911, intitolata: « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti di merci e veicoli a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità in servizio diretto internazionale ».

Con le pubblicazioni citate *a*,) *b*), *c*), d), resta completamente abrogata e sostituita l'edizione 1° febbraio 1898 della tariffa italo-germanica, coi relativi 31 supplementi.

I prezzi *via Iselle*, contenuti nella nuova parte II-A, non dovranno, come del resto risulta dall'avvertenza ad essa allegata (stampata su foglio rosa), essere applicati che a datare dal giorno dell'apertura all'esercizio della linea del Lötschberg, data che sarà indicata in tempo utile.

Fino al giorno di detta apertura rimangono in vigore:

a) i prezzi eccezionali, *via Iselle*, per le percorrenze estere ed applicabili ai trasporti di determinati prodotti metallurgici, in destinazione di Omegna, Villadossola, ecc. (vedasi tariffa a parte pubblicata il 1° aprile 1907).

b) la tariffa eccezionale applicabile, pure *via Iselle*, ai carboni fossili (antracite e litantrace) anche macinati, alla lignite in pezzi, al coke (escluso quello proveniente dalle fabbriche di gaz),

alle formelle o mattonelle di carboni fossili e di carbone di lignite, dalla Germania all'Italia, pubblicata il 1° ottobre 1908.

c) la tariffa eccezionale applicabile, pure *via Iselle*, alle scorie di defosforazione (scorie Thomas), dalla Germania all'Italia, pubblicate il 1° ottobre 1910.

2. — Servizio Italo-Svizzero.

a) *Parte I-B.* — « Prescrizioni generali per l'applicazione delle tariffe. Nomenclatura e classificazione delle merci ».

b) *Parte II-A.* — « Elenco delle stazioni svizzere. Prezzi di trasporto e condizioni speciali per le percorrenze svizzere. Tariffe per le operazioni e formalità presso le dogane svizzere ».

I prezzi relativi al percorso italiano sono già compresi nella pubblicazione 1° novembre 1911, sopra menzionata sub *d*).

L'elenco delle stazioni italiane, ristampato col 15° Supplemento e completato successivamente coi supplementi 16, 18, 21 e 23 rimane provvisoriamente in vigore.

I prezzi *via Iselle,* contenuti nella nuova Parte II-*A* andranno in vigore, come risulta dall'Avvertenza ad essa allegata stampata su foglio rosa), solamente il giorno in cui la via del Lötschberg sarà aperta all'esercizio. Per conseguenza, fino a quella data, che verrà partecipata in tempo utile, continueranno ad applicarvi *ai trasporti effettuati via Iselle,* i prezzi per Iselle previsti dalla *attuale* tariffa italo-svizzera (edizione 1° maggio 1899) e dai supplementi dal 15° al 25°. I primi 14 supplementi restano fin d'ora annullati completamente.

3. — Servizi internazionali.

Nel supplemento primo al fascicolo dei prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti in servizio internazionale, oltre ai nuovi prezzi delle tariffe eccezionali pel servizio italo-germanico, citati nel relativo comma *d*) del presente Ordine di

Servizio, sono comprese pure modificazioni ed aggiunte riguardanti i seguenti altri servizi diretti:

1) italo-austro-ungarico

2) Italo-belga

3) italo-neerlandese

4) italo-svizzero

5) italo-francese (oltre la P. L. M.). Questi prezzi entreranno in vigore dalla data che verrà comunicata a suo tempo.

Le pubblicazioni di cui trattasi verranno, come di consueto, distribuite dall'Ufficio contabilità dei Prodotti di Firenze e poste in vendita al pubblico, nelle principali stazioni della Rete, al prezzo indicato nella copertina per ciascuna di dette pubblicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 27 (C.).

Apertura dell'agenzia di città a Palmi.

Il giorno 1° maggio 1913 verrà aperta a Palmi l'agenzia di città e sarà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio, in quel comune.

Nel prospetto allegato sono indicate le relative aggiunte da apportarsi al fascicolo « Norme, Condizioni e Correspettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 » ed al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Con l'occasione si includono nel prospetto stesso altre piccole varianti al detto fascicolo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 28. (A.).

Uso obbligatorio dei lenzuoli a sacco nei dormitori dei Compartimenti di Torino, Genova, Firenze, Bologna, Ancona e Roma.

Con riferimento all'Ordine Generale N. 4-1910 ed alla Circolare N. 88-1912, si avverte che a partire dal 1° maggio 1913 l'uso obbligatorio di lenzuoli a sacco nei dormitori del Personale sarà esteso ai Compartimenti di Torino, Genova, Firenze, Bologna, Ancona e Roma.

Il Magazzino ex Economato di Torino,. presso il quale sono tenuti di scorta i suddetti lenzuoli, curerà di soddisfare subito le richieste relative.

Le norme che disciplinano l'uso di tali lenzuoli e delle relative custodie in tela impermeabile sono quelle stesse contenute nella circolare 73-1910.

Circolare N. 29. (C.).

Irregolarità nel carteggio dei trasporti in servizio diretto italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 389-1911).

Le Ferrovie Austriache dello Stato lamentano tuttora che molte nostre stazioni non si attengono alle disposizioni in vigore per il trasporto delle merci in servizio diretto italo-austro-ungarico, specie per quanto riguarda il loro carteggio e l'istradamento, causando così disguidi, ritardi nella resa ed altre complicazioni ed anormalità di servizio che è indispensabile siano assolutamente evitate.

Nel mentre pertanto si invitano le stazioni a prendere più esatta conoscenza delle disposizioni emanate al riguardo con l'Ordine di Servizio N. 389-1911, si rammenta che la indicazione del transito di confine domandato dallo speditore sulla lettera di vettura dovrà sempre essere riportata anche sui fogli di via, per norma

dell'Amministrazione destinataria, facendo invece risultare, con apposita annotazione, la mancata richiesta del transito stesso, qualora dal mittente non fosse stata fatta.

In quest'ultimo caso, come è noto, spetta alle stazioni di determinare l'istradamento dei trasporti per quello dei quattro transiti di Peri, Pontebba, Cormons e Cervignano per il quale risulterà il prezzo complessivo più ridotto, e ciò, beninteso, tanto per le spedizioni in affrancato quanto per quelle in assegnato.

Allo scopo quindi di agevolare il compito delle stazioni e per ottenere una maggiore regolarità e chiarezza nella esposizione delle indicazioni richieste, è stato istituito un apposito listino Mod. C)-142 che, debitamente completato, sarà da ingommarsi a tergo di uno dei tagliandi della lettera di vettura, da trattenersi poi dal transito di confine per la compilazione della relativa contabilità.

Sono stati istituiti inoltre appositi fogli di via distinti con i numeri C1-148 per la Grande Velocità e C1-149 per la Piccola Velocità, da valere esclusivamente per il servizio italo-austro-ungarico, aventi in alto lo spazio per la indicazione del transito di confine ed in calce uno specchietto perfettamente conforme al tagliando C1-142, e che, come quest'ultimo, sarà da completarsi ogni qualvolta spetti alle stazioni di stabilire la via più economica per la quale dovrà essere istradata la merce.

Tutti e tre i modelli sopraindicati, già da tempo distribuiti dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, dovranno mettersi in uso a datare dal ricevimento della presente Circolare.

È fatto obbligo ai transiti di confine di accertare che da parte delle stazioni vengano sempre scrupolosamente osservate le modalità di cui sopra, segnalando al competente Controllo Merci Cumulativo, per i provvedimenti del caso, tutte le irregolarità che riscontrassero nel carteggio dei trasporti in parola.

COMUNICATO

La Commissione per gli orfani di agenti ferroviari periti nel terremoto del 28 dicembre 1908 ha presentato il seguente:

Rendiconto della gestione dell'anno 1912.

Fondo al 31 dicembre 1912, come da rendiconto pubblicato sul Bollettino n. 13 del marzo 1912.			489.995	25
ENTRATE				
Interessi sulle somme depositate in conto corrente alla Cassa Depositi e Prestiti:				
nel 1° semestre 1912	97	55		
nel 2° » »	106	14		
Interessi sui titoli di credito di proprietà del fondo:				
nel 1° semestre 1912	9.043	75		
nel 2° » »	9.043	75	18.291	19
Totale fondo comprese le entrate del 1912			508.286	44
SPESE				
Per rette pagate agli Istituti ove sono ricoverati alcuni orfani	3.072	53		
Per sussidi continuativi e straordinari agli orfani . . .	14.404	69		
Per sussidi dotali pagati alle orfane passate a matrimonio od uscite di minorità	3.000	—		
Spese diverse per medicinali, spese di cura etc.	619	86		
Totale spese			21.097	08
Rimanenza del fondo al 31 dicembre 1912			487.189	36

La rimanenza del fondo di L. 487.189,36 è costituita:

da L. 463.000,— investite in 463 cartelle del credito Comunale e Provinciale 3,75 % del valore nominale di L. 1.000.

» » 10.000,— investite in una cartella di venti obbligazioni 3,75 % del prestito di Roma per il capitale nominale di L. 500 ciascuna.

» » 10.393,21 investite in rendita consolidata 3,50 %.

» » 3.796,15 in contanti.

Totale L. 487.189,36

Preventivo per l'anno 1913.

ENTRATE				
Fondo al 31 dicembre 1912			487.189	36
Interessi sui titoli	17.937	50		
Interessi sulle somme depositate in conto corrente	150	—		
			18.087	50
Totale fondo			505.276	86
SPESE				
Sussidi continuativi, straordinari, elargizioni diverse, medicinali, etc.	21.000	—		
Sussidi dotali	6.000	—		
Spese di ricovero	4.500	—		
Spese diverse	100	—		
			31.600	—
			473.676	86

Situazione orfani al 31 dicembre 1912.

Orfani ricoverati dal Patronato Regina Elena o da altri comitati di beneficenza	N.	29
Orfani provvisti di assegni continuativi dal Patronato Regina Elena o da altri Comitati di beneficenza	»	11
Orfani ricoverati a spese della Commissione	»	8
Orfani provvisti di assegni continuativi dalla Commissione	»	60
Orfani ai quali non è stato dato alcun aiuto, perchè non in condizioni di bisogno	»	29
Totale	»	137*

* dei quali 67 sono privi di entrambi i genitori e 70 hanno la madre; 72 sono maschi e 65 femmine.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 27-1913.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al fascicolo

« Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ».

(Edizione 1912).

— A pagina 20, colonna 1, aggiungere l'indicazione « 1ª e 2ª » avanti ai nomi delle stazioni di Firenze Porta al Prato e Firenze S. Maria Novella.

— A pagina 26, fra i nomi delle stazioni di Palermo Lolli e Parma, aggiungere: Palmi, *Vedi pag. 36*.

— A pagina 34, colonna 14, cancellare l'osservazione posta di fianco al nome della stazione di Voghera.

— A pagina 36, aggiungere le seguenti indicazioni.

...nza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità						Piccola Velocità				...RVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)	Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per	
		Tassa per ogni spedizione ed operazione di	Prezzo per ogni	Diritto fisso per								

		obbligatoria	obbligatoria			di 10 in 10 kg.			di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Palmi.	—	0.25	0.20	0.10	0.70	0.90	0.30	0.60	0.80	0.40	0.25	

Aggiunte al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— A pag. 67, colonna **14**, di fianco al nome della stazione di **Palmi**, aggiungere l'indicazione « G. P. ».

Ordine di Servizio N. 2v (M.).

Attivazione dell'orario generale 1° maggio 1913.

PRINCIPALI MODIFICAZIONI NELL'ORARIO DEI TRENI VIAGGIATORI.

Col 1° maggio 1913 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni per l'intera Rete.

Il nuovo orario contempla modificazioni e miglioramenti in alcune comunicazioni dirette internazionali, specialmente pel transito di Domodossola, in previsione dell'apertura all'esercizio in Isvizzera della nuova linea del Lötschberg (Briga-Berna), la quale verrà a stabilire un nuovo itinerario fra Milano e Parigi (stazione dell'Est); esso contempla altresì importanti innovazioni in alcune comunicazioni dirette interne, nonchè miglioramenti assai numerosi nelle comunicazioni di carattere locale.

COMUNICAZIONI DIRETTE INTERNAZIONALI.

Transito di Modane. — In dipendenza dell'attivazione del servizio di trazione elettrica sull'intero tronco Bussoleno Bardonecchia, potendosi accelerare di circa venti minuti i treni diretti pari, in salita, viene posticipata di altrettanto la partenza da Torino dei diretti 2 ed 8, e di 30 minuti quella del treno 4.

Con ciò si rende possibile di stabilire la coincidenza del treno 4 ad Alessandria (da dove esso viene posticipato di 30 minuti), con un nuovo direttissimo proveniente da Piacenza ivi collegantesi col direttissimo 56-26 proveniente da Brindisi, nonchè la coincidenza del treno 2 a Torino col 222 proveniente da Piacenza, ove già trovavasi in coincidenza col 52-22 proveniente da Bari. Si stabiliscono così due nuove comunicazioni dirette dal versante adriatico verso Parigi e Londra pel transito del Cenisio.

Per il servizio della nuova linea del Lötschberg, la cui apertura si prevede prossima, vengono istituiti i nuovi diretti 254 e 255 fra Milano e Domodossola, a seguito rispettivamente dei diretti 252 e 253, che continueranno a fare il servizio da e per Losanna e Parigi. Inoltre i diretti 251, 256 (nuovo 260), 259 (nuovo 261) e 258 (nuovo 262), oltre che per Losanna e Parigi, avranno una sezione anche per Berna e Parigi (Est); i diretti 254 (nuovo 256), 255 (nuovo 257), e 257 (nuovo 259), oltre che per Losanna, faranno servizio anche per Berna. Viene infine stabilito un nuovo diretto (258), avente le tre classi, in partenza da Milano alle 14.20, con arrivo a Domodossola alle 16.50, e con destinazione tanto per Losanna quanto per Berna.

I suddetti nuovi treni 254 e 255 essendo collegati con l'apertura del nuovo valico del Lötschberg, non saranno però attivati dal 1° maggio, ma bensì da altro giorno che verrà successivamente indicato.

Transito di Chiasso. — L'attuale diretto 64 viene sdoppiato effettuandosi il direttissimo 64, in partenza da Milano alle 9.25, con arrivo a Chiasso alle 10,25, per la direzione di Zurigo ed oltre, ed un diretto 308, in partenza da Milano alle 9.35 con arrivo a Chiasso alle 10.50, per la direzione di Lucerna, Basilea ed oltre.

Transito di Luino. — In dipendenza della anticipazione del treno 64 per Zurigo, viene anticipato di 45 minuti il diretto 202 Novara-Luino, allo scopo di mantenere a Bellinzona la coincidenza per Zurigo. Il 202 verrà così a coincidere a Novara col nuovo diretto 182 da Alessandria, ed in modo più immediato col direttissimo 83 da Torino.

Transito di Ala. — Venendo, come lo scorso anno, soppresso pel periodo dal 1° maggio al 30 novembre, il treno di lusso Nord-Sud, sarà riattivato per lo stesso periodo il treno di lusso Berlino-Tirolo-Roma. Il suo orario nel senso da Roma a Berlino sarà il medesimo dello scorso anno; invece nel senso inverso esso viene anticipato in partenza da Ala dalle 9.22 alle 8.38, ed accelerato in modo da anticipare l'arrivo a Roma dalle 22.10 alle 21. Come lo scorso anno, questo treno avrà luogo giornalmente fra Berlino, Ala e

Verona, con prolungamento trisettimanale da Verona su Roma e viceversa durante i mesi di maggio e giugno.

L'anticipazione di questo treno nel senso da nord a sud, oltre che offrire un'ora di arrivo più opportuna a Roma, permetterà anche di stabilire nuove importanti coincidenze a Verona, e precisamente col nuovo diretto 99 per Venezia, col direttissimo 86 per Milano, e col treno 403-23 per Roma, coincidenza quest'ultima che sarà utile nei giorni in cui il lusso in questione limita la sua corsa a Verona.

Fra Berlino e Venezia verrà anche stabilito con questi treni di lusso e coi coincidenti treni 82 e 99 un servizio diretto di carrozze a letti.

Vengono istituiti due nuovi treni accelerati fra Ala e Verona, adatti specialmente pel trasporto degli emigranti; l'uno, il 1475, in partenza da Ala alle ore 9, coincidente col treno S. B. 23, in arrivo alle 7.57, e con arrivo a Verona P. V. alle 11.20; l'altro, il 1470, in partenza da Verona P. V. alle 15.32 con arrivo ad Ala alle 17.28, in coincidenza col treno S. B. 40, in partenza ad Ala alle 17.54.

Transito di Cervignano. — L'accelerato 1533 viene posticipato di circa due ore e mezza da Portogruaro a Venezia, allo scopo di stabilire, mediante opportuna coincidenza a Portogruaro, una quarta comunicazione continuativa da Trieste a Venezia pel transito di Cervignano, in immediata coincidenza a Mestre col direttissimo 90 per Milano e col diretto 47 per Bologna.

Comunicazioni dirette interne.

Torino-Aosta. — Oltre ai diretti ordinari permanenti 151 e 152 ed ai temporanei 157 e 158 già istituiti nello scorso anno, verrà quest'anno istituita pel periodo dal 15 luglio al 15 settembre una terza coppia di treni diretti: il 153, in partenza da Torino alle 18 con arrivo in Aosta alle 21.21, coincidente a Chivasso col diretto 88 da Milano; ed il 156, inpartenza da Aosta alle 18.5, con arrivo a Torino alle 21, coincidente a Chivasso col diretto 91 per Milano.

Torino-Roma. — L'attuale comunicazione diurna di 3ª classe Roma-Genova costituita dal treno 2 viene prolungata fino a Torino,

mediante il diretto 74 da Genova a Novi, il nuovo treno 2022 da Novi ad Alessandria ed il diretto 222 da Alessandria a Torino.

Torino-Alessandria-Piacenza-Bologna-Brindisi. — Allo scopo di porre anche Torino ed il Piemonte in comunicazione diretta colle Puglie a mezzo dei treni direttissimi 55 e 56, viene istituita una nuova coppia di treni direttissimi sul percorso Alessandria-Piacenza; il treno 227 partirà da Alessandria alle 20.15, in coincidenza col direttissimo 7 da Torino, giungendo a Piacenza alle 21.50, in coincidenza col direttissimo 35, il quale a Bologna coincide già col 55 per Brindisi; il treno 224 partirà da Piacenza alle 5.30, in coincidenza col direttissimo 26, già coincidente a Bologna col 56 da Brindisi, giungendo ad Alessandria alle ore 7, in coincidenza col direttissimo 4 per Torino. All'uopo il treno 26 viene anticipato di 15 minuti, ed il 4 ritardato di 40 minuti da Genova a Torino, giungendo così a Torino alle 8.40.

Genova-Alessandria-Novara-Arona. — L'attuale diretto 202 Novi-Luino, viene soppresso sul tronco Novi-Alessandria, e sostituito fra Alessandria e Novara dal nuovo diretto 182, in partenza da Alessandria alle 6.55, coincidendo quivi col direttissimo 4 da Genova, e prolungato da Novara ad Arona, ove trova la coincidenza col diretto 252 per Losanna e col 254 pel Lötschberg. A Novara trova la coincidenza col 202 per Luino, anticipato nel modo sopra detto.

Milano-Venezia. — L'attuale diretto 81, convertito in direttissimo, viene anticipato di 30 minuti in partenza da Milano e di 50 in arrivo a Venezia; esso viene sussidiato fra Milano e Brescia dal nuovo diretto 395, in partenza da Milano alle 7.35, e fra Verona e Venezia dal nuovo diretto 99, coincidente a Verona col 403 proveniente da Ala e Brennero, e che prende presso a poco il posto dell'attuale 81.

Il diretto 87, venendo sussidiato sul tronco Milano-Brescia da un nuovo treno, il 397, in partenza da Milano alle 14.5, accelera la sua corsa, posticipando la partenza da Milano dalle 14.5 alle 14.40, pur mantenendo invariata la sua ora di arrivo a Venezia; in tal modo potrà prendere a Milano, oltre alle attuali coincidenze, anche quelle del nuovo diretto 255 proveniente dal Lötschberg, in arrivo

alle 14.10 ,e quella del diretto 307 proveniente da Chiasso e Gottardo, il cui arrivo a Milano viene all'uopo anticipato dalle 14.38 alle 14.27.

Il diretto 89 accelera la sua corsa di 20 minuti sul percorso Verona-Venezia, anticipando quindi il suo arrivo a Venezia dalle 23.50 alle 23.30; tale acceleramento viene ottenuto mediante la soppressione delle fermate intermedie sul tronco Verona-Vicenza, assegnata ad altro treno che lo segue immediatamente (nuovo 5947).

Il diretto 96 accelera la sua corsa in modo da anticipare l'arrivo a Milano dalle 11.15 alle 10.25; tale considerevole acceleramento viene ottenuto mediante l'istituzione di nuovi treni accelerati che lo sussidiano, il 1438 sul percorso Padova Verona, ed il nuovo 1426 sul percorso Brescia-Milano.

Il diretto 88 viene sussidiato sul percorso Brescia-Milano dal nuovo treno 398, che lo precede immediatamente.

Il diretto 94 posticipa la sua partenza da Venezia dalle 17.45 alle 18.10 e l'arrivo a Milano dalle 23.10 alle 23.20, venendo sussidiato sul percorso Padova-Verona dal nuovo accelerato 1440 proveniente da Venezia.

Udine-Treviso-Venezia. — Per migliorare le comunicazioni del Friuli con Venezia ed oltre, l'attuale accelerato 1515 Udine-Venezia viene sostituito dal nuovo diretto 173, in partenza da Udine alle 6.55, e che mantiene a Mestre la coincidenza col diretto 88 per Milano.

Viene poi istituito il nuovo diretto 175, in partenza da Udine alle 15.35, con arrivo a Venezia alle 18.28; questo treno trova a Mestre immediata coincidenza col diretto 94 per Milano .

In senso inverso, in luogo dell'attuale accelerato 1522 Venezia-Conegliano, si istituisce il nuovo diretto 172, in partenza da Venezia alle 17.20, con arrivo ad Udine alle 20.11.

Longarone-Belluno - $\frac{\textit{Venezia}}{\textit{Padova}}$ — Per favorire il movimento da e per l'Alto Cadore, si istituiscono pel periodo dal 15 luglio al 15 settembre i treni diretti 445 e 446 fra Longarone, Belluno, Treviso e Venezia, in coincidenza a Montebelluna coi diretti 448 e 447 da e per Padova. La partenza da Longarone ha luogo

alle 19.55, l'arrivo a Venezia alle 23.25 ed a Padova alle 23.30, in coincidenza col diretto 41 per Bologna e coll'82 per Milano.

La partenza da Venezia del 446 ha luogo alle 10.55 e l'arrivo a Longarone alle 14.49; la partenza del 448 da Padova ha luogo alle 11 in coincidenza col direttissimo 81 da Milano.

Venezia-Bologna. — Viene istituito il nuovo diretto 41, con partenza da Venezia alle ore 7 ed arrivo a Bologna alle 10.3, in coincidenza col direttissimo 21 per Roma e col diretto 53 per Ancona ed oltre. L'attuale diretto 41 assume il numero 49.

Milano-Codogno-Cremona-Mantova. — Viene istituito il nuovo diretto 369 in partenza da Milano alle 6.30 per Codogno e Cremona, treno che da Cremona prosegue per Mantova come accelerato in luogo dell'attuale 1545. In senso inverso l'attuale omnibus 2778 fra Mantova e Codogno viene convertito in accelerato (nuovo 374) e prolungato come diretto su Milano, ove arriva alle 14.5, indipendentemente dal diretto 28.

Milano-Bologna. — L'attuale diretto 33 Piacenza-Bologna avrà origine da Milano, partendone alle 5.20, sostituendo fra Milano e Piacenza l'attuale accelerato 1585, che invece avrà origine da Piacenza.

Milano-Genova-Ventimiglia. — L'attuale diretto 63 Milano-Genova viene convertito in accelerato, con tutte le fermate sul tratto Milano-Voghera, rimanendo diretto sul restante percorso. Il coincidente diretto 138 Genova-Ventimiglia viene convertito in accelerato (nuovo 1190) per tutto il suo percorso, portandone la coincidenza col 63 da Genova a Sampierdarena.

L'attuale accelerato 1375 Milano-Genova viene sostituito dal nuovo treno 77 in partenza da Milano alle 13.20, con arrivo a Genova alle 17.25; questo treno è classificato diretto fra Milano e Voghera, ed accelerato pel successivo percorso. A Sampierdarena sarà in coincidenza col nuovo treno 138, diretto da Genova ad Albenga, ed accelerato da Albenga a Ventimiglia; questo treno partirà da Genova alle 17.10, arrivando a Ventimiglia alle 21.40.

Livorno-Empoli-Firenze. — Per la coincidenza a Pisa verso Firenze col diretto 3 proveniente da Genova e Torino viene istituito il nuovo treno direttissimo 549, in partenza da Livorno alle 17.15 con arrivo a Firenze alle 19.10, l'attuale diretto 543 viene posticipato di un quarto d'ora circa.

In senso inverso si istituisce il nuovo accelerato 1656, in partenza da Firenze alle 23.55, con arrivo a Livorno alle 2.39, treno che verrà così a collegare il direttissimo 26 a Firenze col direttissimo 6 a Pisa per Genova e Torino.

Bologna-Brindisi. — Il treno 51 viene accelerato, nella sua marcia, anticipato di 15 minuti in arrivo a Foggia per metterlo in coincidenza col direttissimo 727 per Napoli, e di 51 minuti in arrivo a Lecce.

Il direttissimo 56 posticipa la sua partenza da Brindisi dalle 11.20 alle 12.5, accelerando la corsa in modo da giungere a Bologna alle 2.35 anzichè alle 2.40.

Il diretto 58 viene posticipato di 30 minuti da Lecce e di 17 in arrivo a Bologna, migliorando così diverse coincidenze a Foggia ed a Castellammare Adriatico.

Foggia-Napoli. — Il direttissimo 727 viene posticipato di circa mezz'ora, corrispondentemente alla posticipazione del 56 da Brindisi, e per prendere anche la coincidenza col treno 51 da Ancona.

Roma-Napoli. — Il diretto 101 viene trasformato in direttissimo, ritardando la partenza da Roma dalle 19.35 alle 20, pur rimanendone invariata l'ora di arrivo a Napoli; perciò gli vengono soppresse tutte le fermate intermedie fra Roma e Cassino e quella di Cancello, asegnaste al nuovo diretto 113 il quale, partendo da Roma alle 18.20 arriverà a Napoli alle 23.35, sostituendo fra Roccasecca e Napoli l'attuale accelerato 1807.

Al diretto 110 vengono assegnate tutte le fermate fra Capua e Roccasecca, venendo soppresso da Napoli a Roccasecca l'accelerato 1808.

L'attuale diretto 112 trasformato in direttissimo col numero 114, viene ritardato in partenza da Napoli dalle 19 alle 19.30, pur mantenendo invariato l'arrivo a Roma, sopprimendogli diverse fermate, nonchè il servizio di 3ª classe.

Viene istituito il nuovo diretto 112 in partenza da Napoli alle 18 con arrivo a Roma alle 22.50, treno che farà servizio delle tre classi, con fermate più numerose del 112 attuale.

Napoli-Metaponto - Brindisi/Cosenza — Il treno 807 viene anticipato di 45 minuti in partenza da Napoli e di 2 ore e 55 minuti in arrivo a Brindisi, riducendo l'attuale lunga fermata di Taranto, e mettendolo a Brindisi in coincidenza col treno 3313 per Lecce, convenientemente anticipato, venendo così a migliorare assai le comunicazioni notturne da Roma e da Napoli per la provincia di Lecce, nonchè col diretto 54 verso Bari.

Corrispondentemente all'anticipazione del treno 807 si anticipa anche di circa un'ora il coincidente accelerato 1943 fra Metaponto e Sibari e si sostituisce sulla Sibari-Cosenza l'attuale accelerato 1949 col nuovo diretto 851 (sopprimendo l'851 attuale), arrivandosi così a Cosenza colla comunicazione notturna da Napoli e Roma alle 7.30 in luogo delle 8.35.

Palermo-Trapani. — Il diretto 932, attualmente in coincidenza a Palermo colla corsa del piroscafo per Napoli, viene stabilito invece in coincidenza col diretto 106 verso Messina ed il Continente, fissandone la partenza da Trapani alle 8.20 e l'arrivo a Palermo C. alle 13.25.

La coincidenza col piroscafo viene stabilita dal nuovo accelerato 1998, in partenza da Trapani alle 14, con arrivo a Palermo C. alle 19.43, treno che sostituisce l'attuale omnibus 3996.

Comunicazioni di interesse locale.

Parecchie ed assai importanti sono le modificazioni di carattere locale che si introducono in gran parte delle linee della Rete, in tutte le regioni, e ciò sia mediante aumenti e prolungamenti di treni che mediante acceleramenti e spostamenti in modo da attivare nuove coincidenze.

NUOVI SERVIZI DI 3ª CLASSE CON TRENI DIRETTISSIMI E DIRETTI.

Treno	1		*Modane-Torino.*
»	153	(nuovo estivo)	*Torino-Aosta.*
»	156	idem	*Aosta-Torino.*
»	254	(nuovo)	*Milano-Domodossola.*
»	255	(nuovo)	*Domodossola-Milano.*
»	258	(nuovo)	*Milano-Domodossola.*
»	269	(nuovo festivo)	*Domodossola-Arona.*
»	182	(nuovo)	*Novara-Arona.*
»	308	(nuovo)	*Milano-Chiasso.*
»	224	(nuovo)	*Piacenza-Alessandria.*
»	227	(nuovo)	*Alessandria-Piacenza.*
»	1375	(nuovo 77)	*Milano-Voghera.*
»	99	(nuovo)	*Verona-Venezia.*
»	395	(nuovo)	*Milano-Brescia.*
»	397	(nuovo)	*Treviglio-Brescia.*
»	398	(nuovo)	*Brescia-Treviglio.*
»	445	(nuovo)	*Longarone-Venezia.*
»	446	(nuovo)	*Venezia-Longarone.*
»	447	(nuovo)	*Montebelluna-Padova.*
»	448	(nuovo)	*Padova-Montebelluna.*
»	172	(nuovo)	*Venezia-Udine*
»	173	(nuovo)	*Udine-Venezia.*
»	175	(nuovo)	*Udine-Venezia.*
»	41	(nuovo)	*Venezia-Bologna.*
»	369	(nuovo)	*Milano-Cremona.*
»	374	(nuovo)	*Codogno-Milano.*
»	23		*Firenze-Roma.*
»	26		*Roma.Firenze.*
»	542		*Firenze-Livorno*
»	612	(nuovo festivo)	*Roma-Castellammare Adr.*
»	613	(nuovo settimanale)	*Castellammare Adr.-Roma.*
»	113	(nuovo)	*Roma-Napoli.*
»	724		*Napoli-Foggia.*
»	727		*Foggia-Napoli.*

SERVIZI DI 3ª CLASSE CON TRENI DIRETTI CHE VENGONO SOPPRESSI.

Treno 101 *Roma-Napoli.*

TRENI DERRATE.

Sul percorso Nocera Inferiore-Torre Annunziata Centrale-Caserta s'introduce in orario il treno *SS* (che viene soppresso sul percorso Napoli-Cancello), in coincidenza a Caserta col treno *XX* per Foggia ed oltre. Il detto treno *SS* sostituisce da Nocera Inferiore a Torre Annunziata Centrale, il treno merci 6588 dell'attuale orario, del quale conserverà le funzioni (trasporti derrate e carri per Torre Annunziata Centrale ed oltre).

Da Napoli a Caserta (via Aversa) s'introduce in orario il treno *XX*, in congiunzione a Caserta col treno della stessa sigla, e ciò allo scopo di dar modo anche alla stazione di Napoli nei periodi di forte lavoro, di inoltrare le derrate deperibilissime pel versante e transiti orientali, specie per quello di Ala, con un treno precedente al *PP*.

Pei treni *TT* ed *RR* (agrumi dalla Sicilia e Calabria) vengono previsti i relativi sussidiari sul tratto Taranto-Gioia del Colle.

Il treno *TT* viene messo in partenza da Foggia di seguito, anzichè in precedenza, all'*XX* ed al *PP*, mantenendone però quasi invariato l'arrivo a Foggia perchè si possa, con gli agrumi in arrivo col detto *TT* e coll'*RR*, alimentare il carico dell'*XX* e del *PP*, subordinatamente alla regolare partenza di questi ultimi ed allo inoltro delle derrate deperibilissime.

Il ripetuto treno *TT* viene soppresso sul percorso Rimini-Ala e viene invece portato sul percorso Rimini-Ferrara-Pontebba.

In relazione a quanto sopra si regolarizza l'assegnazione delle sigle ai treni derrate specializzati.

Si apportano infine a tutti i treni derrate le varianti necessarie per adattarne l'orario alle modificazioni dei treni viaggiatori.

Treni Merci.

L'impostazione dei treni merci a lungo percorso viene mantenuta quale è negli estremi fondamentali. I detti treni subiscono le modificazioni di dettaglio consigliate dall'esperienza e dalle esigenze cui si è potuto corrispondere.

Il treno 5858 Milano-Chiasso è stato anticipato per metterlo in più vicina coincidenza al 6022 e favorire meglio i trasporti destinati all'esportazione.

Il treno 6118 Modena-Verona è stato posticipato ed accelerato prolungandolo fino ad Ala, al precipuo scopo di creare una nuova sollecita condotta pei trasporti derrate in partenza da Modena e Verona e località vicine e destinati all'estero pel transito suddetto.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° maggio 1913 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 aprile p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea prima della mezzanotte.

L'effettuazione di treni speciali nella notte dal 30 aprile al 1° maggio e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 1° maggio, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea Modane-Torino. — Il direttissimo 19 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

L'omnibus 2002 assumerà il nuovo orario in partenza da Torino P. N.

Linea Torino-Genova. — Il diretto 222 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Il treno di lusso *RP* assumerà il nuovo orario in partenza da Novi Ligure.

Linea Domodossola-Milano. — L'attuale direttissimo 259 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

L'attuale diretto 258 (nuovo 262) assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Linea Chiasso-Milano. — Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Linea Milano-Genova. — Il diretto 75 viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Sondrio-Milano. — L'omnibus 2494 (Milano-Lecco) viaggerà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Milano-Venezia. — Il treno di lusso *VX* ed il diretto 82 assumeranno il nuovo orario in partenza da Venezia.

Linea Venezia-Bologna. — L'attuale diretto 41 (nuovo 49) assumerà il nuovo orario in partenza da Venezia.

Linea Ventimiglia-Genova. — Il diretto 132 viaggerà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

L'accelerato 1197 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Linea Genova-Pisa. — Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Il diretto 14 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Linea Viareggio-Lucca. — L'omnibus 2979 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Pisa-Roma. — Il direttissimo 4 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a Pisa.

Linea Bologna-Firenze. — Il diretto 24 assumerà il nuovo orario in partenza da Vergato.

L'accelerato 1586 ed il direttissimo 26 assumeranno il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Linea Firenze-Roma. — L'accelerato 1721 (Firenze-Orvieto) viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il diretto 545 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Il nuovo treno accelerato 1656 avrà luogo fin dalla sera del 30 aprile in partenza da Firenze.

Linea Ancona-Roma. — Il diretto 607 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiaravalle.

Il diretto 608 assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea Portocivitanova-Fabriano. — L'omnibus 3287 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelraimondo-Camerino.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

L'attuale diretto 615 (nuovo 617) viaggerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea Terni-Aquila-Sulmona. — L'omnibus 3358 assumerà il nuovo orario in partenza da Aquila.

Linea Bologna-Lecce. — Il direttissimo 56 assumerà il nuovo orario in partenza da Rimini.

Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea Rocchetta-Gioia del Colle. — Il locale 4776 viaggerà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea Napoli-Brindisi. — Il treno 807 proseguirà da Potenza regolato dal nuovo orario.

Il diretto 810 assumerà il nuovo orario in partenza da Grassano.

Linea Napoli-Battipaglia-Reggio. — Il diretto 106 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Biforcazione.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il diretto 107 assumerà il nuovo orario in partenza da Tropea.

Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 847 proseguirà da Cotrone regolato dal nuovo orario.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea Sibari-Cosenza. — Il diretto 851 del vecchio orario avrà ancora luogo fino a destinazione.

Linea Messina-Palermo. — L'accelerato 1968 proseguirà da Patti regolato dal nuovo orario.

VIAGGI CON BIGLIETTI GRATUITI SERIE *B* DI II E III CLASSE COMPARTIMENTI RISERVATI DI II CATEGORIA

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie *B* di II classe saranno validi, alle stesse condizioni di percorrenza dei viaggiatori ordinari, per tutti i direttissimi ad eccezione dei seguenti:

1, 2, 6 e 9	linea	*Torino-Roma;*
15 e 16	»	*Parma-Sarzana*
21, 22, 35 e 36	»	*Milano-Roma;*
81 e 90	»	*Milano-Venezia;*
107, 108 e 114	»	*Roma-Napoli;*
101 e 102	»	*Roma-Napoli-Siracusa.*

Eguale validità avranno i biglietti gratuiti serie *B* di III classe resi validi per la II, tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie *B* di III classe saranno ammessi eccezionalmente nei direttissimi:

261	linea	*Domodossola-Milano* (purchè provenienti da *Iselle* e diretti a *Milano*);
37 e 38	»	*Milano-Bologna-Ancona;*
57	»	*Bologna-Lecce* (purchè provenienti da oltre *Bologna* e diretti oltre *Ancona*).

I permessi permanenti di II categoria per l'uso dei compartimenti riservati avranno, rispetto ai treni direttissimi, le stesse validità dei biglietti gratuiti serie *B* di II classe.

Circolare N. 5V (M. e V.).

Servizi diretti coll'estero che, durante l'estate 1913, devono essere fatti con materiale F. S.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'estate 1913 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° maggio 1913. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 18V-1912, la quale viene sostituita dalla presente.

Il Direttore Generale:

R. BIANCHI.

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S rante l'estate 1913 (

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento	Residenza delle carrozze	F.S. col vengono ttuati rvizi	Quantità carrozze per ciascun s — in composizione a ciascun treno
1. — **Servizi colla P. L. M.** *Via Modane:*						
Roma-Parigi	Roma	ABI$_z^{CR}$ 59300-59309	10	Roma T.	e 1	1
Torino-Chambery . . . . *ritorno* Culoz-Torino	Torino	CI$_z$ 41705-41710	6	Torino	e 1	1
2. — **Servizi colla Svizzera.** *Via Sempione:*						
Milano-Losanna-Berna (*a*) .	Milano	ABI$_y^{CR}$ 58616-58635	20	Milano C.	e 257	1
Milano-Loetschberg-Berna (*b*)					e 259	1
Milano-Ginevra					e 257	1
Milano-Ginevra					e 251	1
Milano-Ginevra					e 259	
Milano-Ginevra					e 257	
3. — **Servizi per oltre Svizzera.** *Via Gottardo:*						
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam . . .	Genova	ABLI$_z^{CR}$ 650-661	12	Ventimigl	35/74 e 61/136 e	

(*a*) Cessa con l'apertura della linea del Lötschberg.
(*b*) Viene attivato con l'apertura della linea del Lötschberg.

rante l'estate 1913 (1 maggio-30 settembre)

...ni F.S. coi ...i vengono ...ffettuati servizi	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	in composizione a ciascun treno	in turno			
...4 e 1	1	4	Roma T. (1)	Firenze	(1) 1 di riserva, anche a Torino.
...8 e 1	1	2	TorinoP·N.	Torino	
...58 e 257	1	2	Milano C. (2)	Torino	(2) Una carrozza di riserva a Domodossola - N.B. Sono pure atte a circolare sulle ferrovie svizzere le carrozze CI 42470 a 42474 e 42885 a 42889. Esse debbono utilizzarsi soltanto con treni facenti capo a Milano C. ove dovrà sempre tenersene di scorta affinchè occorrendo, si possano prontamente utilizzare in sostituzione od in sussidio alle vetture svizzere in servizio diretto con l'Italia.
...58 e 259	1	2			
...58 e 257	1	2			
...60 e 251	1	2			
...56 e 259	1	2			
...62 e 257	1	2			
...35/74 e ...61/136	1	4	Ventimiglia (3)	Rivarolo (4)	(3) Una carrozza di riserva ad Amsterdam. (4) Oppure alle Officine Piaggio di Sestri Ponente, secondo l'indicazione da darsi di volta in volta dalla Divisione Veicoli di Torino.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento	Residenza delle carrozze
4. — **Italo-Austro-Germanici.** *Via Ala:*				
Roma-Lipsia-Berlino . . .	Roma	ABI_z^{vcr} 59068-59085	18	Roma T.
Ventimiglia-Monaco . . .	Genova	ABI_y^{cr} 58636-58655	20	Ventimiglia
5. — **Servizi Italo-Austriaci.** *Via Pontebba:*				
Ventimiglia - Vienna - Podwoloczyska.	Genova	ABI_x^{cr} 58636-58655	20	Ventimiglia
Roma-Vienna	Roma	ABI_z^{vcr} 59068-59085	18	Roma T.
6. — **Servizi italo-austriaci** *Via Cervignano, Cormons e Primolano.*				
Venezia-Portogruaro-Trieste.				
Venezia-Portogruaro-Trieste.				
Venezia-Portogruaro-Trieste.				
Venezia-Portogruaro-Trieste.		ABI_y^{vcr} 58600-58615	16	
Udine-Cormons-Trieste . .	Venezia	CT 43050-43069	20	Venezia
Udine-Cormons-Trieste . .		DUT^{vcr} 94421-94426	6	
Udine-Cormons-Trieste . .		D^{cr} 81600-81609	10	Udine
Udine-Cormons-Trieste . .		—	—	—
Venezia-Primolano-Trento .		—	—	—

Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	OSSERVAZIONI
	in composizione a ciascun treno	in turno			
24/104 e 401/31	1	4	Roma T.	Firenze	
133/70/89/402 401/82/61/136	1	3	Ventimiglia	Firenze	
135/79/91/174 e 171/82/61/136	1	6	Ventimiglia	Firenze	
28/48/178 e 177/47/27	1	4	Roma T.	Firenze	
438 e 1535	1 ABI$_y$	—	Venezia e Udine	Verona	N. B. - Sono inoltre atte a questi servizi le carrozze AB^{vcr} 54049 a 55051 55053 a 55055, C^{vcr} 32631 a 32633, 32635 aventi pure residenza a Venezia, le quali potranno utilizzarsi in mancanza delle ABI^{y} e CT prescritte e per eventuali aumenti di composizione dei treni.
438 e 433	1 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
1534 e 431	2 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
436 e 1533	2 ABI$_y$, 2 CT 1 DUT	—			
418 e 417	1 D	—			
2722 e 1557	2 ABI$_y$, 2 CT 1 D	—			
1558 e 2727	1 D	—			
2728 e 2723	1 D	—			
1494 e 443	1 ABI$_y$ 1 CT	—			

Circolare N. 44R (C.).

Congresso della società degli ingegneri e degli architetti italiani in Roma.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 22 aprile al 4 maggio 1913.

Ritorno: dal 28 aprile all'8 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 45R (C.)

Congresso nazionale veterinario in Pisa.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: Dal 2 all'8 maggio 1913.

Ritorno: Dal 6 all'11 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editr. Nazionale - C-30.

Circolare N. 46R (C.).

Esposizione-fiera equina in Modena.

Per la circostanza della esposizione-fiera sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto per le spedizioni degli equini, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI, GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 24 aprile al 2 maggio 1913.

SPEDIZIONE DEI CAVALLI.

Andata: dal 25 al 28 aprile 1913.

Ritorno: dal 28 Aprile al 2 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna.

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendono percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 24 aprile al 2 maggio 1913.

Circolare N. 47R. (C.).

V congresso nazionale della federazione italiana fra operai tessili in Prato.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 18 maggio 1913.

Ritorno: dal 15 al 22 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 48R (C.).

Congresso della federazione nazionale fra avvocati e procuratori in Napoli.

Per a circostanza del Congresso sovraindicato devono essere applicati pei viaggi dei partecipanti i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 25 maggio 1913.

Ritorno: dal 15 al 30 detto.

La concessione è altresì accordata con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Essi saranno all'uopo muniti di due distinte richieste, una da servire pel viaggio sulle Ferrovie dello Stato, sulla quale dovrà essere indicata la via di Palermo-Mare, l'altra per l'acquisto, all'Agenzia di Navigazione di Palermo, del biglietto per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa.

Le stazioni della Sicilia dovranno in tal caso applicare il ribasso stabilito dalla Concessione speciale I per il percorso fino a Palermo e viceversa.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale.

SENTENZA

Contratto di trasporto. - Contravvenzione. - Natura e prescrizione dell'azione.

Le contravvenzioni in cui incorrano gli speditori o i destinatari di merci spedite per ferrovia, secondo le vigenti Tariffe e Condizioni di trasporto, sono di ordine contrattuale, e la relativa azione è soggetta alla prescrizione propria del contratto di trasporto.

Le azioni della Ferrovia tanto contro il mittente quanto contro il destinatario, si prescrivono nel termine di un anno, a partire dalla consegna della merce al destinatario o al mittente secondo i casi.

CASSAZIONE DI TORINO. — Udienza del 20 dicembre 1912. - Pres. *Desenzani* FF. di P. Est. *Sciravegna*, P. M. *Regazzoni* (Concl. Conf.). Ferrovie dello Stato c. Invernizzi.

FATTO

Il giorno 11 luglio 1908 Agostino Invernizzi faceva spedire da Bovisa a S. Pietro Vernotico un vagone contenente una locomobile e parti di macchina, diretto a Floriani Carlo, che giunse a destinazione il 22 dello stesso mese.

Ma alla stazione di arrivo gli Agenti Ferroviari venivano a scoprire che nello stesso vagone era stata inclusa merce destinata dalla Ditta speditrice a due altri suoi clienti.

Per questo abuso il destinatario Floriani veniva, secondo il disposto degli articoli 10 e 105 delle Disposizioni generali per i trasporti, contenuti nella legge 27 aprile 1885, assoggettato ad una multa di Lire 250.

Più tardi l'Amministrazione Ferroviaria rilevò che la multa non era stata applicata in tutta la misura legale e chiese un supplemento di Lire 387,25.

Nè il Floriani destinatario, nè lo speditore Invernizzi, vollero pagarlo; ed allora l'Amministrazione ferroviaria, con atto del 17 luglio, citò avanti la Pretura il Floriani, che chiamò a sua volta in garanzia e rilievo l'Invernizzi.

Questi eccepì che l'azione della Ferrovia fosse prescritta, a sensi dell'art. 146 delle già ricordate Condizioni Generali delle Tariffe.

Il Pretore, con sua sentenza del 20 luglio 1910, ritenendo che l'azione proposta dalla Ferrovia derivasse, non dal contratto, ma da delitto, e fosse quindi soggetta soltanto alla prescrizione ordinaria, condannò il Floriani, ed in via di rilievo l'Invernizzi.

Questi appellò, e il Tribunale di Lecco, con sua sentenza 5-22 febbraio 1912, dichiarava invece che l'azione era contrattuale, e riconoscendo fondata la eccepita prescrizione, assolveva i convenuti.

Contro questa sentenza, notificata il 19 marzo 1912, l'Amministrazione ferroviaria propose l'odierno ricorso con suo atto notificato il 13 ed il 15 giugno all'Invernizzi ed al Floriani e chiese l'annullamento per questi due mezzi:

1° Violazione dell'art. 146 dell'Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885.

2° Errata applicazione dell'art. 146 or detto, e violazione dell'art. 10 dello stesso Allegato.

L'Invernizzi ed il Floriani hanno presentato controricorso.

LA CORTE

Sentita la relazione del consigliere Ciravegna;

sentito l'avv. Porta per la parte ricorrene, e l'avv. Ronchetti per il Floriani controricorrente;

sentito il P. M. in persona del S. P. G. Regazzoni, che ha concluso per la cassazione per il mezzo 1° e per il rigetto del mezzo 2°.

L'Invernizzi, sostiene l'Amministrazione ricorrente, ha commesso una frode includendo nel vagone diretto al Floriani merci destinate ad altri suoi clienti, e l'azione relativa competente all'Amministrazione non deriva dal contratto, ma dal delitto, ed è come tale, soggetta non alla prescrizione di cui all'art. 146 delle Tariffe, ma alla prescrizione ordinaria.

Questo Collegio non consente in questa tesi. Il divieto di includere in una sola spedizione merci dirette a più destinatari è scritto nell'art. 105 delle Disposizioni allegate alla Legge Ferroviaria 27 aprile 1885, che sono così definite: « *Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate* ».

Adunque contravvenendo al citato art. 105 l'Invernizzi ha violato una disposizione che letteralmente la legge inscrive fra *le condizioni del contratto di trasporto ferroviario*, quindi è incorso in una responsabilità contrattuale.

Certo anche un fatto che costituisce infrazione del contratto può ad un tempo costituire una colpa extra-contrattuale idonea a radicare il diritto al risarcimento dei danni con azione ex-delictu.

Ma all'uopo è necessario che il fatto sia di natura tale da attribuire il diritto al risarcimento a chiunque ne sia leso, indipendentemente da ogni precorso rapporto contrattuale.

E quando il fatto per sè idoneo a determinare l'azione ex-delictu coincida con la violazione del contratto, il contraente potrà esperire e l'una e l'altra azione.

Al caso ora prospettato in via di ipotesi non corrisponde la causa odierna, dacchè il Tribunale ritenne, come è del resto di intuitiva evidenza, che il fatto attribuito allo Invernizzi non sia un fatto colposo o doloso per un diritto comune, ma diventi tale soltanto per effetto delle Tariffe e condizioni ferroviarie succitate, le quali, col citato articolo 105 integrato per la contravvenzione speciale di cui trattasi dall'articolo 10, tendono a prevenire, con comminatoria di sopratasse, gli abusi che possono essere tentati a carico dell'Amministrazione.

In conseguenza bene giudicò il Tribunale, negando che l'azione promossa dalle Ferrovie derivasse dal delitto, ed applicando in conseguenza la prescrizione che è propria del contratto di trasporto.

Secondo l'interpretazione che ha dato il Tribunale all'art. 146 delle Tariffe che governa cotale prescrizione, viene impugnata dalla ricorrente Amministrazione.

Dice l'or detto articolo 146: « Le azioni contro l'Amministra-
« zione, derivanti dal contratto di trasporto, si prescrivono col
« decorso di sei mesi se la spedizione fu fatta in Europa, di un
« anno se la spedizione fu fatta in altro luogo ».

Il termine per la prescrizione in caso di perdita totale, decorre dal giorno in cui le cose da trasportarsi avrebbero dovuto giungere alla loro destinazione; in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno della riconsegna.

Interromperà la prescrizione la prima domanda che l'interessato presenti, in via amministrativa, in doppio originale, al Capo stazione del luogo di partenza o di arrivo della merce.

Il Capo stazione apporrà il visto ad uno dei due originali, che verrà restituito all'interessato in prova della esibizione della domanda.

Si prescrivono del pari entro il termine di un anno, decorribile dal giorno dell'effettiva consegna, le azioni del vettore contro lo speditore.

Quest'ultimo comma, che riguarda la prescrizione delle azioni competenti alla Ferrovia in dipendenza del contratto di trasporto, dà luogo, per la sua imperfetta dizione, a questi due quesiti:

Se la prescrizione di un anno, di cui ivi si parla, riguardi anche le azioni delle Ferrovie contro il destinatario;

quale sia il momento da cui debba partire il termine di prescrizione.

Il primo quesito non presenta gravi difficoltà di risoluzione. Il destinatario prende il posto dello speditore nel rapporto contrattuale, subentra nei suoi diriti e nei suoi obblighi, ne discute lo svincolo della spedizione, ai sensi dell'art. 109 delle Tariffe. L'uno e l'altro identificano, in ordine progressivo, l'*avente diritto alla spedizione*, a cui il successivo articolo 133 assegna, in modo esclusivo, il diritto al reclamo ed all'azione contro le Ferrovie.

Se adunque le Ferrovie hanno per contradditore *lo speditore*, e dopo lo svincolo, *il destinatario*, senza che per nulla si mutino le condizioni oggettive del contratto, tanto che l'Amministrazione ha in questa causa potuto convenire il destinatario per una colpa dello speditore, è ben logico ritenere che il legislatore abbia inteso di designare sotto il nome di *speditore* l'avente diritto alla spedizione,

o l'*interessato*, di cui parla lo stesso art. 146 penultimo comma: sia esso il mittente, sia esso il destinatario.

Un diverso giudizio porterebbe a questa conseguenza: che una identica azione competente alle Ferrovie sarebbe soggetta alla prescrizione commerciale ordinaria se diretta contro il destinatario; e questa differenza dipenderebbe da un fatto: lo svincolo della spedizione. Se per nulla influisce sulla essenza del diritto su cui l'azione si riferisce, che non innova menomamente il contratto, il quale si svolge, quanto alle persone, fra l'Amministrazione Ferroviaria per una parte, e l'*avente diritto alla spedizione* per l'altra.

Più grave si presenta la soluzione del 2° quesito, la cui proposizione nasce da queste circostanze: che la spedizione fu fatta dall'Invernizzi l'11 luglio 1908, la merce arrivò a destinazione il 22 successivo, e l'atto con cui l'Amministrazione ha citato il destinatario è del 17 luglio 1909; cioè che l'azione è prescritta se la consegna si riferisce al giorno della spedizione, e non è invece prescritta se si riferisce al giorno del ritiro della merce.

I controricorrenti (più che la sentenza denunciata — la quale ha una motivazione assai monca) invocano la lettera dell'intera Disposizione e notano che se prima l'art. 146 indica col nome di *riconsegna* il momento in cui la merce è messa a disposizione del destinatario, la successiva dizione « *effettiva consegna* » deve avere un significato certo diverso, ed anzi *autentico*, e deve riferirsi al momento in cui la merce è consegnata per la spedizione.

Non si nega che questa argomentazione letterale abbia un notevole valore.

Con argomento che è più polemico che obiettivo, si potrebbe rispondere, che se la lettera della Legge dovesse assolutamente prevalere, la tesi dei controricorrenti dovrebbe respingersi, perchè la Legge parla di speditore e non di destinatario.

Ma poichè la già ritenuta imperfetta dizione dell'articolo in esame porta ad un'interpretazione inspirata al suo spirito più che alla sua lettera, avvisa questo Collegio che, per *effettiva consegna*, debba intendersi quel momento in cui, con la rimessione della merce al destinatario e con la restituzione di essa al mittente, si definisce il contratto di trasporto.

Non può infatti logicamente ammettersi che cominci la prescrizione di un'azione prima del verificarsi del diritto da cui de-

riva, il contratto di trasporto non si consuma colla consegna che fa lo speditore, ma si svolge in un ciclo di fatti e di rapporti che non si chiude che al momento della consegna della merce trasportata.

Se la prescrizione deve regolare, come dice l'art. 146, le azioni contro le Amministrazioni e l'azione contro gli aventi diritto alla spedizione *derivanti dal contratto di trasporto*, non può pensarsi che la prescrizione decorra prima del momento in cui il contratto di trasporto è condotto al suo termine.

Questo è il sistema a cui si uniforma la prima parte dell'articolo 146, dove regola le azioni contro l'Amministrazione; e non vedrebbesi per quale ragione cotale sistema possa ritenersi abbandonato, allorchè si tratta delle azioni, nascenti dallo stesso contratto, a beneficio dell'Amministrazione.

Non è poi neanche esatto che nella terminologia delle Tariffe la parola *consegna* significhi sempre l'atto della spedizione, e la parola *riconsegna* significhi sempre l'atto della spedizione, e la parola *riconsegna* significhi sempre l'atto della rimessione al destinatario della merce trasportata. Basterà ricordare che la lettera di porto, che è il documento vivo del contratto, intitola bollettino di consegna proprio la parte di essa che riguarda il destinatario e che sarà ad esso rimessa all'atto dello svincolo.

E poi si aggiunge che il riferito comma parla di *effettiva* consegna, con l'aggiunta cioè di un aggettivo che non ricorre in nessuna altra delle Disposizioni delle Tariffe, apparrà che il legislatore ha voluto esprimere un fatto di carattere distinto; quello cioè della materiale chiusura del contratto di trasporto, che avviene sia con la consegna al destinatario, sia con la consegna allo speditore nei casi in cui il destinatario rifiuti la spedizione, o nel caso in cui lo speditore eserciti il suo diritto di chiedere il ritorno della merce prima che il destinatario abbia acquistato con lo svincolo, il diritto alla spedizione.

Nel caso concreto adunque essendosi il contratto chiuso con la consegna al destinatario, avvenuta il 22 luglio 1908, non poteva il Tribunale ritenere prescritta l'azione proposta il 17 luglio dell'anno successivo.

P. q. m. Visti gli articoli 543 e 544 Cod. Proc. Civ.

Respinge il mezzo 2°, ed in accoglimento del mezzo 1°, cassa la sentenza del Tribunale di Lecco 5-22 febbraio 1912.

Errata-corrige

Variazioni all'elenco dei rappresentanti. (Boll. N. 15-1913). —

A pag. 227, correggasi la residenza di **Martinato** Anselmo in *Venezia*, in luogo di *Genova*.

A pag. 228, nella finca « Variazioni » in corrispondenza di **Mancusi Francesco,** invece di *Mancini*, leggasi: *Mancusi.*

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 18

1 MAGGIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 126. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Montiglio.

A datare dal 1° maggio 1913, la stazione di Montiglio, della linea Asti-Chivasso, assumerà la nuova denominazione di *Montiglio-Murisengo.*

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » alle pagine 60, 117 (tab. 22-*bis*) e 229 ed in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi analoga variazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 127. (M. e L.).

Sistemazione del segnalamento fra Sampierdarena (Galleria di S. Lazzaro alta) il bivio Rivarolo ed il parco del Campasso (lato Nord).

(Vedi Ordine di Servizio N. 106-1911).

In seguito all'elettrificazione della linea Sampierdarena-Bivio Rivarolo venne provveduto alla sistemazione del segnalamento sul tratto stesso nel modo risultante dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio, all'impianto nel F. V. di Sampierdarena di consensi tipo F. S. per comandare l'apertura di tutti i segnali d'arrivo sotto tettoia, alla sostituzione di consensi dello stesso tipo a quelli Corvino nel F. V. di Rivarolo, ed all'impianto di una nuova cabina F. (posto di blocco N. 4) a metri 176 dal fabbricato viaggiatori di Sampierdarena per manovrare i deviatoi interessanti i binari di corsa ed i segnali di protezione e di partenza all'uscita, lato Novi, della stazione di Sampierdarena.

I segnali di nuovo impianto figurano nello unito schizzo tinteggiati in nero ed in pieno, e, come da circolare 1-1913 del Compartimento di Genova, quelli del tratto Bivio Rivarolo-Cabina B di Sampierdarena sono stati attivati dalle ore 14 del 25 marzo 1913; l'attivazione degli altri sarà fatta in due giorni distinti, e precisamente dalle ore 10 del 28 maggio 1913, quelli dipendenti dalle cabine D ed E, e dalle ore 10 del giorno 30 stesso mese quelli dipendenti dal posto di blocco N. 5, dalla nuova cabina F e dal fabbricato viaggiatori di Sampierdarena.

Nel citato schizzo risultano tutti i segnali che saranno in funzione fra Sampierdarena e i bivi Succursale e Rivarolo, e ogni deviatoio è contraddistinto dal numero della leva con la quale viene manovrato; mentre per i semafori a più ali è indicata la direzione a cui ciascuna ala comanda: risultano altresì tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i segnali che nello schizzo non sono d'avviso o non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di 1ª categoria: i dischetti bassi (marmotte) comandano tanto ai treni che alle manovre.

Il presente ordine di servizio modifica quello N. 106-1911 per quanto riguarda i segnali di protezione del bivio Rivarolo, del parco del Campasso (lato Nord) e di Rivarolo.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 *e* 46 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di Servizio N. 128. (M. e R.).

Pagamento di indennizzi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 137-1911 e N. 160-1912).

Ritenendo ormai eliminata la forte rimanenza dei moduli *B*-96 e *B*-99 di vecchia edizione, e non potendosi, in ogni modo, rimandare ulteriormente l'adozione definitiva del nuovo mod. *R*-99 (già *B*-99), di cui l'Ordine di Servizio N. 137-1911, si dispone che dal 1° giugno 1913, per il pagamento degli indennizzi, venga usato, dalle Divisioni del Movimento e dalle stazioni, esclusiva-

mente il detto mod. *R*-99, che comprende l'ordine di pagamento e la quietanza relativa.

A parziale modificazione del 2° periodo dell'Ordine di Servizio N. 160-1912 si stabilisce che, dalla data suddetta, le stazioni dopo eseguito il pagamento, versino a Cassa l'intero mod. *R*-99, e cioè il tagliando *A* (che comprende l'ordine e la quietanza) ed il tagliando *B* (che rappresenta l'avviso dell'avvenuto pagamento).

In attesa, poi, di una prossima ristampa dell'*R*-99, il cui tagliando *B* verrà opportunamente modificato, le stazioni, prima di versare il modulo a Cassa, dovranno indicare sul detto tagliando:

se il pagamento è stato eseguito secondo la loro competenza, o, altrimenti, da quale Ufficio è stato ordinato, indicando in quest'ultimo caso gli estremi della relativa autorizzazione, che è da allegare in originale al tagliando *A*;

gli estremi della lettera con la quale il pagamento è stato autorizzato o è stato comunicato alla superiore Divisione, quando sia fatto nei limiti di competenza delle stazioni;

il motivo del pagamento, suddividendolo nei titoli seguenti: *avaria, furto, mancanza, ritardo, spesa di perizia, spesa giudiziale, tassa di porto scoperta, infortunio, diversi.*

Gli Uffici di Ragioneria, a simiglianza di quanto praticano per gli ordini e gli avvisi di introito, uniranno i tagliandi *B* degli *R*-99 ai mod. *R*-103 (già *B*-103), coi quali daranno avviso alle Divisioni del Movimento di aver contabilizzato al rispettivo conto d'ordine gli indennizzi pagati mensilmente dalle stazioni di ciascun Compartimento.

I tagliandi *A* dei mod. *R*-99 rimarranno in custodia alle Ragionerie, per essere poi, a loro cura, e sotto la loro responsabilità, allegati al mandato col quale le Divisioni del Movimento pareggeranno il conto d'ordine, portando a debito degl' « Indennizzi » i pagamenti in parola, eccettuate le spese giudiziali: regolarizzazione che le Divisioni medesime dovranno effettuare con ogni sollecitudine e nello stesso mese contabile nel quale i pagamenti sono stati eseguiti.

Con le presenti disposizioni resta stabilito che i vecchi moduli *B*-96 e *B*-99 sono da mandarsi al macero.

Ordine di Servizio N. 129. (C.).

Prescrizioni uniformi riguardanti gli assegni e le note di affrancazione sui trasporti in servizio internazionale.

(Vedi Ordini di Servizio N. 160-1909 e 2-1913).

Fra le Amministrazioni ferroviarie che hanno aderito alle « Disposizioni complementari comuni per il trasporto internazionale delle merci per strada ferrata », sono state concordate prescrizioni uniformi concernenti gli assegni e le note di affrancazione sulle spedizioni di merci effettuate alle condizioni della « Convenzione internazionale ».

Tali prescrizioni andranno in vigore col 1° di maggio 1913 ed in relazione alle medesime sono stati istituiti nuovi bollettari Mod. C-451 per gli assegni e C-462 per le note di affrancazione, che verranno distribuiti quanto prima alle stazioni interessate per mezzo dell'Ufficio *Contabilità Prodotti* di Firenze.

Nel far presente che per quanto riguarda le disposizioni contabili restano ferme, di massima, le modalità stabilite rispettivamente dagli art. 25 e 28 delle attuali « Norme per le Gestioni Merci », devesi tuttavia richiamare l'attenzione delle stazioni sulla differente disposizione delle indicazioni contenute nei nuovi stampati e sulle maggiori indicazioni richieste dai medesimi.

Assegni. — Nella parte *1)* del nuovo Modello C-451, rispondente all'attuale *ordine d'incasso*, l'ammontare dell'assegno, oltre che essere indicato in tutte lettere, deve essere esposto anche in cifre nell'apposito specchietto in alto a destra; dovranno inoltre essere indicati nell'apposita sede gli estremi del foglio di via, depennando le parole *grande* o *piccola* a seconda che il trasporto cui si riferisce viene effettuato a piccola od a grande velocità.

La parte *2)* corrisponde all'attuale *avviso d'incasso* e deve essere accuratamente completata dalla stazione di arrivo con tutte le indicazioni richieste.

Gli altri due tagliandi che costituiscono il modello CI-481 e cioè la matrice e lo scontrino di riconoscimento sono conformi a quelli in uso presentemente.

Nulla è innovato riguardo alle disposizioni suppletorie dello speditore per la inscrizione, l'aumento, la riduzione o l'annullamento di assegni; occorre però tener presente che quando la riscossione di un assegno inserito per disposizione suppletoria, non fosse possibile a causa della già avvenuta riconsegna della merce al destinatario, se ne deve dare immediato avviso con lettera alla stazione di partenza per il tramite del transito di confine, il quale consegnerà l'avviso stesso all'Amministrazione in contatto per l'inoltro a destino a mezzo postale con lettera raccomandata.

Note di affrancazione. — Nei riguardi del nuovo modello CI-462 per la nota di affrancazione si fa presente che sul tagliando *C*, in aumento alle indicazioni attualmente richieste, riguardanti gli estremi del trasporto, il motivo dell'affrancazione e la descrizione della merce, debbono essere rigorosamente riportate, negli appositi spazi, anche le indicazioni risultanti dalla lettera di vettura, concernenti la dichiarazione d'interesse alla riconsegna, quelle riguardanti le tariffe da applicare, l'instradamento da seguire, l'indicazione della stazione dove dovranno aver luogo le operazioni doganali, nonchè, in tutte lettere, l'ammontare dell'assegno eventualmente gravato sulla spedizione.

Inoltre, sul predetto tagliando, le stazioni hanno stretto obbligo di esporre, indicandolo in tutte lettere, l'importo depositato.

A tergo poi del tagliando, la stazione che emette la nota di affrancazione dovrà sempre completare col proprio nome il quadro (2), lasciando al transito di confine l'incarico di esporre nel quadro (1) il nome della stazione alla quale dovrà giungere la nota d'affrancazione per essere completa, quando, beninteso, non fosse in grado di completarla esso stesso (art. 28, punto *A* della Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, edizione 1° gennaio 1913).

Il quadro (3) è riservato per le indicazioni del transito di confine o della stazione che restituisce, con la rivalsa, la nota di affrancazione alla stazione che l'ha emessa.

Sulla lettera di vettura, alla quale dovrà allegarsi, come di regola, il tagliando *C* di cui sopra, non devono essere indicati i titoli pei quali viene emessa la nota d'affrancazione, della quale devesi invece far menzione a tergo della lettera di vettura medesima e precisamente nella colonna intestata « affrancato » con la seguente dizione: « Nota d'affrancazione N. . . . . ».

L'ammontare del deposito fatto dallo speditore, a modificazione di quanto si pratica attualmente, dovrà essere inscritto, in tutte lettere, nella parte anteriore della lettera di vettura servendosi della casella del « porto pagato », facendo però precedere l'indicazione stessa dalle parole « Importo depositato ».

Nulla è modificato circa la compilazione e l'uso degli altri tagliandi *A*-*B* e *D* della nota di affrancazione, i quali sono stati mantenuti conformi a quelli attuali.

Le spedizioni dall'estero, eccezione fatta per le provenienze dalle Ferrovie Francesi che hanno adottato un modello proprio per le note di affrancazione, giungeranno in Italia scortate da modelli analoghi a quelli sopradescritti; si raccomanda perciò alle stazioni di completarli scrupolosamente nella parte di loro competenza, provvedendo poi per la retrocessione con le modalità ordinarie attualmente in vigore.

È fatto obbligo alle stazioni transito di confine di accertare che i modelli di cui trattasi siano regolarmente compilati, completandoli, ove occorresse, con le indicazioni eventualmente mancanti, non senza però segnalare al competente Controllo Cumulativo col consueto rapporto quindicinale Mod. *C*I-551 tutte le irregolarità riscontrate.

Per le modificazioni che, in dipendenza di quanto precede, si dovranno apportare agli articoli 28, 30 e 31 della « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero », nonchè per la sostituzione degli allegati *XIV* e *XV* alla Istruzione stessa, si provvederà con una prossima appendice.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 130. (C.).

Tariffe pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-inglese ed italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 209-1912).

Per ciascuna delle dette due tariffe (edizione 1° febbraio 1912) entrerà in vigore col 1° maggio 1913 un primo supplemento comprendente le riduzioni ai prezzi di trasporto extra-italiani, conseguenti dalla approvazione della Convenzione internazionale pel riscatto della linea del Gottardo.

Detti supplementi verranno distribuiti dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze, e messi in vendita al pubblico al prezzo rispettivo di centesimi 5 e 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 131. (C).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1913).

Col giorno 16 maggio 1913, le stazioni di Catania Acquicella e di Valenza verranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono quindi aggiungere le dette stazioni, e nell'Allegato N. 5 alla

parte II delle Condizioni e tariffe pel servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Catania - Acquicella.	G.P.	Palermo	240	Palermo	240
		Civitavecchia . .	507	Genova.	96
Valenza	G.P.	Genova (1) . . .	96		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 132. (C).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1913).

Nella tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 20 aprile 1913, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Parte I. *C.* — Nell'elenco delle stazioni austriache ed ungheresi inserire, nell'opportuna sede, i nomi delle stazioni di Kaaden-Kaolinwerk e Tänneck, con le seguenti indicazioni:

5) 9) 10) 11) 14) Kaaden-Kaolinwerk.	St. B.	795	799	881	909
10) 11) 13) 43 Tänneck	St. B.	450	227	333	361

Annullare i nomi delle stazioni di Kaolinwerk e Konkordiahütte, con le relative indicazioni.

Parte II. - *Fascicolo* 1-*a*. Nelle Tariffe eccezionali I e II sostituire il nome della stazione di Konkordiahütte con quello di Tänneck.

Fascicolo 1-*b*. — Nella tariffa eccezionale IV inserire nella opportuna sede il nome della stazione di Landeck con i seguenti prezzi:

			A		B	
			a	b	a	b
St. B.	Landeck	Peri	1.81	1.23	1.81	1.29
		Pontebba. . . .	2.54	1.74	2.54	1.89
		Cormons	2.43	1.60	2.43	1.68
		Cervignano . . .	2.77	1.73	2.77	1.81

Nella tariffa eccezionale XXXVIII sostituire il nome della stazione di Kaolinwerk con quello di Kaaden-Kaolinwerk.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 133. (M.).

Servizio cumulativo con la linea Iseo-Edolo della Società Nazionale di ferrovie e tranvie. - Estensione di servizio nella fermata di Gratacasolo Pian Camuno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

A datare dal 1° maggio 1913 la fermata di *Gratacasolo Pian Camuno* della linea *Iseo-Edolo*, attualmente abilitata al servizio delle merci a G. V., a P. V. Acc. ed a P. V. O., dei veicoli e del bestiame, con limitazione, per i trasporti in collettame, a quelli in arrivo diretti esclusivamente alla « Cooperativa Camuna », viene

ammessa senza restrizioni anche ai trasporti di collettame, tanto in partenza che in arrivo, purchè composti di colli non superiori ai Kg. 50 ciascuno.

In relazione a quanto sopra si dovranno introdurre opportune varianti nell'Allegato A all'Ordine di Servizio N. 69-1912 e nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 30 (A.).

Variazioni nelle circoscrizioni dei riparti di ispezione dei magazzini approvvigionamenti.

(Vedi Circolare N. 3-1906).

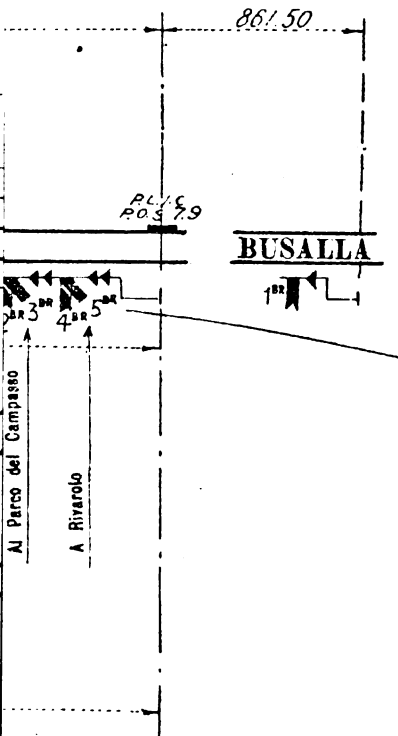
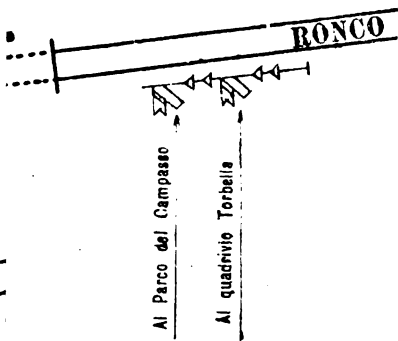
Dal 1° Maggio 1913 il Magazzino di *Torino Officine Nuove* finora aggregato, solo in via provvisoria, al I Riparto d'Ispezione, verrà definitivamente assegnato al Riparto medesimo.

Con la stessa data il Magazzino Stampe di Torino, ora dipendente dal I Riparto, passerà alla dipendenza del II Riparto.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

---

l' Ordine di Servizio N. 127 - 1913.

Tip. - Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna 4 - 1913

Circolare N. 49R (C.).

Concorso ippico in Roma.

In occasione del Concorso ippico che sarà tenuto in Roma nel periodo dall'11 al 14 maggio 1913, tutte le stazioni ed agenzie della rete di stato distribuiranno, dietro semplice richiesta dei viaggiatori, ed individualmente, biglietti di andata e ritorno speciali per Roma col ribasso del 60 per cento sulla tariffa media dei treni diretti ed amnibus, ai quali è unito uno scontrino per l'ingresso nello *spazio riservato A* dell'Ippodromo di Tor di Quinto nelle due giornate del Concorso.

Il costo del detto scontrino fissato in L. 5.25 dovrà essere riscosso dalle stazioni ed agenzie, in aggiunta al prezzo del biglietto di andata e ritorno.

SPECIE DEI BIGLIETTI E NORME PER LA LORO DISTRIBUZIONE.

I biglietti sono a serie « fissa » per le corrispondenze principali e per le stazioni di confine internazionale, ed a serie « omnibus » per tutte le altre.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il **giorno 5 maggio 1913**, e continuata fino a tutto il giorno 14 detto.

Le stazioni di partenza dovranno apporre tanto sul tagliando di andata, quanto su quello di ritorno, il bollo ad umido indicante la data ed il convoglio col quale viene cominciato il viaggio. La sezione di ritorno dovrà essere timbrata anche dalle stazioni od agenzie di Roma.

I biglietti a serie « omnibus » dovranno inoltre essere completati a mano, con l'indicazione della stazione di partenza, della via

da seguire, del prezzo da computarsi nel modo che appresso e delle fermate intermedie ammesse, avvertendo che per quanto riguarda la via da seguire ed il numero delle fermate intermedie sia nell'andata che nel ritorno, valgono le norme della tariffa differenziale *A*.

I prezzi dovranno essere desunti dalle colonne 16, 17 e 18 del *prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori* (edizione maggio 1912), avvertendo che i prezzi del prontuario stesso, corrispondenti alla distanza intercedente fra la stazione che rilascia il biglietto e Roma, dovranno essere raddoppiati per comprendervi la corsa di andata e quella di ritorno.

Al detto prezzo dovrà essere aggiunta la tassa fissa di L. 5.25 per lo scontrino d'ingresso al concorso ippico, e la tassa e soprattassa di bollo.

Validità dei biglietti e fermate intermedie.

I biglietti rilasciati dalle stazioni di transito internazionale avranno la validità di 25 giorni, quelli rilasciati da tutte le altre stazioni ed agenzie della rete, avranno la validità di 15 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Alla validità come sopra stabilita potrà essere consentita una unica proroga di dieci giorni verso pagamento di un supplemento di prezzo in ragione del 20 % sulla quota ferroviaria del biglietto di andata e ritorno.

Detta proroga — da richiedersi prima della scadenza normale del biglietto — riguarderà unicamente i viaggi di ritorno da Roma e quindi potrà essere accordata soltanto dalle stazioni ed agenzie della capitale, le quali dovranno provvedervi nei modi prescritti dall'art. 16 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani, e telegrafi.

Le fermate intermedie potranno essere di qualunque durata purchè nei limiti di validità del biglietto. I viaggi di ritorno da Roma, iniziati in tempo utile potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Viaggi dei ragazzi.

Ai ragazzi di età superiore ai tre anni non è concessa alcuna ulteriore riduzione, e pertanto anche per essi dovranno essere pagati gli stessi prezzi a tariffa ridotta stabiliti per gli adulti, con l'aggiunta del costo dello scontrino in L. 5.25.

Treni utilizzabili.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai treni direttissimi, e sono inoltre tenuti ad osservare quanto agli altri treni, le esclusioni e limitazioni stabilite dagli orari ufficiali.

Passaggio in classe superiore.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Obbligo del viaggio di ritorno da Roma.

La facilitazione che forma oggetto della presente Circolare è consentita per coloro che si recheranno effettivamente a Roma, e quindi i biglietti presentati pel ritorno ad altre stazioni non saranno tenuti validi. Il viaggiatore che si prentasse ad altra stazione per iniziare il viaggio di ritorno, dovrà essere assoggettato al pagamento del prezzo a tariffa ordinaria o differenziale *A* per tutto il percorso dalla stazione da cui ha incominciato il viaggio di andata fino a quella in cui si è fermato, aumentato dal prezzo a tariffa ordinaria o differenziale *A* per il percorso da compiere nel ritorno, deduzione fatta della quota ferroviaria del biglietto di andata e ritorno rilasciatogli.

Norme generali.

Per i viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite per i biglietti di andata e ritorno di cui l'allegato 4 alle tariffe.

Riforniture dei biglietti.

Le stazioni ed agenzie dovranno richiedere le occorrenti riforniture di biglietti all'Ufficio *Affari diversi viaggiatori* in Firenze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-80.

SENTENZE

Difetto di motivazione - Danno morale.

Vien meno all'obbligo della motivazione il Magistrato di merito che non dà ragione dei dati di fatto da lui presi a base della liquidazione del danno.

Non è lecito presumere che ad una diminuzione della capacità lavorativa corrisponda sempre una diminuzione del reddito.

In tema di colpa contrattuale il danno morale non può formare oggetto di risarcimento.

CORTE DI CASS. DI ROMA, Sentenza 4 gennaio 1913. — Ferrovie dello Stato, *ricorrenti* c. Manni Antonio, *resistente.*

PREMESSO IN FATTO

Nel giorno 11 novembre 1909 Manni Antonio si trovò nel disastro ferroviario di Casal Battista sulla linea Roma-Tivoli e riportò gravi lesioni. Fallite le trattative per un amichevole componimento, il Manni trasse in giudizio avanti il Tribunale di Roma l'Amministrazione delle Ferrovie, chiedendone la condanna al pagamento di L. 150.000 o di altra più vera somma per il risarcimento dei danni morali e materiali sofferti. Dopo una prova testimoniale diretta a stabilire i guadagni del Manni ed una perizia medica per accertare le conseguenze delle lesioni riportate, il Manni elevò le sue pretese a lire 200.000 ed il Tribunale accolse la domanda per lire 46132, per risarcimento di danni materiali derivanti da colpa contrattuale e cioè L. 36.728 per le spese che

avrebbe dovuto incontrare per farsi sostituire, per 24 anni di vita probabile nella Direzione della sua azienda da una persona esperta; L. 4253,80 per spese di cura e L. 5150 a titolo di lucro cessante per la ritardata apertura di una seconda fornace. Appellarono tanto l'Amministrazione delle Ferrovie che il Manni: l'Amministrazione perchè l'indennizzo fosse limitato a L. 10.750 offerte al Manni, chiedendo subordinatamente una novella istruzione sulle condizioni di salute e lo stato patrimoniale del Manni; il Manni perchè gli venisse assegnato un indennizzo più equo in riguardo specialmente della capacità lavorativa, pel titolo dei danni morali esclusi dal Tribunale con gli interessi di mora dall'11 novembre 1909 e subordinatamente fosse ammesso a provare alcuni fatti per meglio stabilire i coefficienti del danno emergente e del lucro cessante.

La Corte d'appello di Roma con sentenza 24-28 maggio 1912 provvedendo sui gravami anzidetti, ogni contraria e diversa eccezione e deduzione respinta, riformò l'appellata sentenza elevando la somma dell'indennizzo dovuto al Manni per danni materiali e morali a lire 49.503,80 e condannò l'Amministrazione a tre quarti delle spese di primo grado, compensando quelle d'appello.

Ricorre contro questo pronunciato l'Amministrazione delle Ferrovie domandandone l'annullamento con tre mezzi:

1° Omessa pronuncia e violazione dell'articolo 360,6 in relazione cogli articoli 361,2 e 517,2 e 6 del Codice di Procedura Civile.

2° Di nuovo: omessa pronuncia e violazione dell'art. 360,6 in relazione cogli articoli 361,2 e 517,2 del Codice di Procedura Civile. Contraddizione (articolo 517,7).

3° Violazione dell'articolo 1227 Codice Civile.

Resiste il Manni chiedendo il rigetto del ricorso.

DIRITTO

Il Supremo Collegio osserva che la Corte dopo avere premesso che il gravame delle ferrovie era infondato, salvo per quanto attiene alla partita di L. 5150 assegnata al Manni per la ritardata apertura di una seconda fornace e la partita di lire 36.728,26 asse-

gnatagli per la persona che dovrà coadiuvarlo nei suoi lavori, si dimentica di dire una parola di motivazione sull'esclusione di questa partita di somma emergente, talchè non si riesce a comprendere se la faccia o no rientrare nella nuova valutazione, a cui procede la Corte, secondo due indagini, valore economico dell'attività personale del Manni obiettivamente guardata e diminuzione del valore di questa attività. Ma se questi coefficienti generici debbono o meno comprendere anche il danno emergente, la Corte non lo accenna.

Le ferrovie opponevano che non si trattasse di liquidazione di una indennità dovuta ad un operaio colpito da infortunio e non fosse quindi applicabile al caso, come base di liquidazione, la presunzione assoluta di diminuita capacità lavorativa, stabilità dalla legge speciale.

La sentenza denunziata non si occupa affatto di tale questione ed assume senz'altro a criterio fondamentale dell'indennizzo il prodotto che il Manni avrebbe ritirato dal suo lavoro, trascurando di esaminare se ad una diminuzione di capacità lavorativa del medesimo avesse nel caso concreto corrisposto una proporzionale diminuzione del reddito, ossia un *lucrum cessans et un damnum emergens*, avuto riguardo alla condizione economica, all'intera situazione patrimoniale del Manni, ed in altro evidente difetto di motivazione incorreva la Corte, quando di fronte alla discussione delle risultanze dell'esame testimoniale sui guadagni del Manni, ed alla istanza delle Ferrovie per una nuova prova, senza punto preoccupazione della valutazione della prova stessa, ammetteva come punto di partenza del lucro cessante il guadagno dalle 18 alle 20 mila lire all'anno, limitandosi ad affermare apoditticamente che questo era attribuito al Manni dalla *parola sincera*, (*e quindi non bisognevole di nuova istruzione*) *dei testimoni hinc inde chiamati*.

Ora occorre appena ricordare che il convincimento del magistrato di merito si sottrae al sindacato della cassazione a condizione che sia il risultato di un esame di un apprezzamento degli elementi di fatto che concorrono a formare il convincimento stesso, esame che manca del tutto nella sentenza denunziata.

Non minor fondamento ha la censura contenuta nel terzo mezzo del ricorso in ordine alla somma assegnata pel risarcimento

di danni morali. Risultava dal giudicato e non si disputava fra le parti che la responsabilità delle ferrovie derivasse da colpa contrattuale nella quale non si è mai dubitato che il risarcimento vada circoscritto nei limiti della reintegrazione dell'*id quod interest* nei due coefficienti di danno emergente e di lucro cessante, del danno cioè strettamente economico e patrimoniale giusta l'articolo 1227 Codice Civile, perchè tale è il contenuto della presupposizione contrattuale. Orbene la sentenza denunziata ammette i danni morali per il dolore, la tristezza risentita dal Manni per la minorata capacità fisica e intellettuale, liquidandogli per questo titolo L. 5000 e negando che la integrità della persona sia un bene patrimoniale quando l'intera offesa a tale integrità era stata considerata come la materia del danno materiale, dell'*id quod interest* risarcibile al Manni.

Per tutte queste censure dunque la sentenza denunciata deve porsi nel nulla perchè altra Corte, coll'esame ponderato di tutti gli elementi e questioni della causa, con principii giuridici più corretti, con motivazione più congrua proceda a novello giudizio.

P. q. m. cassa la sentenza della Corte di Appello di Roma 24-28 maggio 1912 e rinvia la causa per nuovo esame alla Corte di Appello di Ancona che provvederà anche sulle spese di questo giudizio.

Legge 30 giugno 1908 N. 335 sull'insequestrabilità degli stipendi dei pubblici funzionari.

L'Amministrazione pubblica che paga coi proventi del « Fondo di garanzia » l'Istituto che è rimasto in disimborso di una data somma prestata ad un pubblico impiegato, quando questi si è dimesso dall'impiego, ha diritto di rivalersi sull'impiegato stesso per quanto ha in tal modo pagato.

R. TRIB. CIV. E PEN. DI BERGAMO, 29 dicembre 1911. — Ferrovie dello Stato c. Lorenzini Vittorio - Lovere.

FATTO

Con atto 23 maggio 1911 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato chiamava davanti al Pretore di Lovere il Lorenzini Vittorio e premesso: che questi, già impiegato presso le Ferrovie di Stato in qualità di aiuto applicato, contrasse un mutuo con la B** di Sconto di S. M. Capua Vetere per L. 1050 cedendo il pagamento 60 quote mensili del suo stipendio di L. 17.50 l'una, come da scrittura prodotta in giudizio.

Che il Lorenzini il 6 luglio 1910 abbandonò il servizio lasciando inestinto gran parte del suo debito che dovette a sensi dell'art. 26 del Regolamento 24 settembre 1908 e 574 essere pagato dall'Amministrazione instante.

Che pertanto quest'ultima era creditrice della somma di L. 840 importo di 48 mensibilità delle quali è rimasto debitore il Lorenzini e pagate alla Cessionaria Banca alla quale è subentrata.

Ciò premesso chiedeva la condanna del Lorenzini a pagarle L. 840 accessori e spese.

Il Lorenzini eccepì di avere abbandonato il servizio per vessatoria disposizione superiore e che a termini della legge 30 giugno 1908, n. 335 e del ricordato regolamento alla rifusione della somma richiestagli doveva provvedere il fondo di garanzia dalla legge stessa istituito.

Il Pretore con sentenza 25 settembre 1911 fece buon viso all'assunto del convenuto assolvendolo dalle domande attrici.

Contro questa sentenza appellavano le Ferrovie dello Stato con atto 29 dicembre 1911 e la causa veniva discussa all'udienza del 28 novembre corrente anno nella quale i procuratori delle parti prendevano le conclusioni surriferite.

DIRITTO

I principii generali di diritto stabiliscono che « chiunque ha incontrato un'obbligazione è tenuto ad adempierla esattamente, (articolo 1218 Cod. Civ.) con tutti i suoi beni mobili ed immobili, presenti e futuri, (art. 1948 c. c.), perchè i beni del debitore sono

la garanzia comune dei suoi creditori (articoli 1449 c. c.). Perciò all'art. 583 del Codice di rito ha stabilito la norma che il pignoramento può estendersi a tutti i mobili del debitore che si trovano presso di lui, e presso terzi, salvo le eccezioni di cui agli art. successivi riguardanti i cibi e gli utensili per prepararli, ed i mobili strettamente necessari come il letto, gli abiti, gli strumenti del lavoro ecc.: e ciò per evidenti ragioni di umanità e pubblico interesse.

Si è sempre ancora ritenuto che fosse nell'interesse del pubblico servizio assicurare agli impiegati e funzionari dello Stato i mezzi di sussistenza e che una parte almeno dei loro stipendi dovesse essere sottratta al sequestro dei creditori. Però l'articolo 591 c. p. c. dice che gli stipendi e le pensioni dovute dallo stato non possono essere pignorati se non nei casi e modi stabiliti dalle leggi speciali.

Da ciò hanno origine le varie leggi che è superfluo ricordare per non occuparci che di quelle che formano tema nell'odierno giudizio. Questa permette la cessione di un quinto dello stipendio, netto da ritenuta a favore di speciali istituti di Credito (art. 3), i quali diano affidamento di non prestare danaro ad usura, ma colla corrisponsione di un equo interesse. A garantire però questi istituti dal pericolo inerente al fatto di prestare denaro a persone non fornite di beni, la legge provvede a istituire un fondo di garanzia (art. 8) con contributi speciali dei cedenti versati a mezzo del Tesoro (art. 9), e di tutti gli impiegati dello Stato (art. 10) a mezzo delle rispettive Amministrazioni.

Nell'art. 23 del Regolamento ricordato poi è detto che « la garanzia riguarda:

a) il caso di morte prima che sia estinta la cessione o il caso di cessazione, per qualunque causa, dal servizio del cedente, senza che questi abbia diritto a pensione od indennità, o questa non basti a saldare il debito.

Ed è appunto sulla lettera *b* di quest'articolo 23 del regolamento che il Lorenzini fonda la sua difesa, perchè si trova nel caso ivi previsto, difesa alla quale il Pretore fece buon viso sul riflesso che avendo le Ferrovie di Stato pagato le residue mensilità col fondo di garanzia; esse non hanno subìto alcun danno che debbasi dal Lorenzini essere rifuso. Ma il Pretore non s'è punto curato di

portare il suo esame sui capoversi degli articoli 8 della legge e 23 del Regolamento che l'Amministrazione ha invocato a sostegno della sua azione.

Questi capoversi danno sempre diritto al Tesoro (art. 8) ed all'Amministrazione (art. 23) in tutti i casi « di riscattare per conto del fondo di garanzia le cessioni che rimanessero in tutto o in parte, a carico del fondo stesso con l'abbuono dei relativi interessi ». Questa disposizione che le Ferrovie chiamano esplicita e tale da non lasciar dubbi d'interpretazione nel senso che il diritto di riscatto sia stato accordato per evitare l'inconveniente che il fondo abbia ad esaurirsi, qualora facesse comodo agli impiegati dello Stato di lasciare il servizio per assumere, puta caso, altri impieghi privati più rimunerativi, non persuade la difesa del Lorenzini, la quale eccepisce che « *adducere inconvenius non est solvere argomentum* » Veramente sembra al Collegio che la dizione della legge e del Regolamento nei riportati capoversi, non sia nè felice, nè propria; ciò non toglie che ravvisi ben fondata su essa l'azione spiegata dalle Ferrovie.

La legge intende provvedere sempre giustamente agli interessi civili e sociali e se si comprende che essa abbia provveduto con temperamenti legislativi nell'interesse dello Stato per mantenere l'animo di ciascun impiegato scevro dalle angustie e dalle gravi strettezze del bisogno che ne turberebbero la solerzia e l'attività con danno dell'Amministrazione non si comprende come possa aver voluto derogare ai principi della ragione giuridica comune quando l'impiegato abbia cessato di essere tale e ciò abbia lasciato il servizio per *qualunque causa* e però anche se chiamato ad una maggior agiatezza o per merito del proprio ingegno o per una fortuna qualsiasi. Ciò ripugna non solo alla ragione giuridica, ma anche al buon senso; tanto vero che la stessa difesa del Lorenzini, scagionando questo ultimo dall'appunto fattogli d'avere dato causa al suo licenziamento col volontario abbandono del servizio, soggiunge: « Quale interesse avrebbe avuto il Lorenzini a farsi licenziare? Forse quello di pagare le 840 lire? Questo poi no, perchè egli sapeva e sa benissimo che, ciò stando, egli dovrebbe rispondere di truffa e sarebbe sempre tenuto al pagamento di detta somma.

Provi l'Amministrazione delle Ferrovie che il licenziamento del Lorenzini avvenne per colpa dello stesso ed allora vi saranno delle ragioni per obbligare il medesimo a rispondere di tutte le conseguenze del suo agire ».

La difesa del Lorenzini fa dunque questione di dolo o di colpa, ma il Collegio non crede che la questione debbasi portare su questo terreno, perchè la legge dice « *cessazione per qualunque causa* dal servizio del cedente ».

La stessa difesa sfida l'Attrice Amministrazione « se crede nell'interesse del fondo di garanzia aver diritto di rivalersi, extra impiego, sul cedente, di dire e di citare quel qualsiasi disposto di legge che gliene dà facoltà ».

Ma quando l'Amministrazione invoca le disposizioni conformi dei ricordati capoversi degli articoli 8 della legge e 23 del Regolamento la difesa del Lorenzini, nè avanti al Pretore, nè questo secondo giudizio, ne fa alcun cenno.

Ora ritiene il Collegio che il legislatore coi ricordati capoversi abbia provveduto, come nel caso in esame, alla necessaria difesa del fondo di garanzia. La parola della legge, per quanto poco felice e propria, deve essere intesa nel senso che il Tesoro e le Amministrazioni, al cui servizio si trovava il cedente, hanno sempre diritto di subingredire nelle azioni e ragioni del creditore Istituto cessionario, per conto ed interesse del fondo di garanzia, onde perseguire il debitore con le norme del diritto comune, più sopra ricordato, non essendovi più la ragione dell'interesse di un pubblico servizio di Stato a tutelare.

Poichè le spese tanto del primo che di questo secondo giudizio devono porsi a carico del convenuto appellato soccombente.

P. q. m. giudica reietta ogni contraria domanda od eccezione.

In riforma dell'appellata sentenza 25 settembre 1911 del Pretore di Lovere resa fra le parti; condanna Lorenzini Vittorio di Lovere al pronto pagamento a favore dell'appellante Amministrazione delle Ferrovie di Stato della somma di L. 840 con gl'interessi dal luglio 1910.

Condannasi inoltre lo stesso Lorenzini a rifondere gli onorari di procuratore ed avvocato dell'attrice di primo e secondo giudizio che si liquidano in L. 250 (duecentocinquanta), oltre le prenotate e prenotande dei due giudizi, sentenza e spedizione.

Errata-corrige

Circolare N. 21 (Boll. Uff. N. 14-1912). — A pagina 218, 3° punto, dopo le parole: « I pagamenti a creditori residenti in località sede di cassa » aggiungere: « disposti da Uffici Legali ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 19

8 MAGGIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, maggio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 134. (C).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1913).

Nella tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 1° maggio 1913, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

PARTE I. B. - *Nomenclatura e classificazione.* — Nella classificazione estera della Tariffa diretta italo-austro-ungarica, di contro alle posizioni 1228-1647, 1901-1590, 1902-1591, 1903-1592, 1906-1599, 1910-1593, 1912-1661, 1913-1651, 1914-1670, 1918-1671, 1920-1666, 1921-1626, 1936-1580, 1943-1583, e 1951-1638 l'indicazione della « Tariffa speciale N. 3 (T. sp. 3) » deve essere sostituita con quella della classe C, esponendo in calce alla pagina il relativo richiamo e la nota « Fino a nuovo avviso, pei trasporti da determinate stazioni ad alcuni transiti sono più convenienti i prezzi della tariffa interna ».

PARTE II. - *Fascicolo* 1°. — In seguito alla soppressione dei prezzi della serie *C* e *D* della tariffa eccezionale II sono da radiarsi, nella intestazione di detta tariffa, le indicazioni relative a tali serie ed i corrispondenti prezzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 135. (C.).

Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie secondarie, colle tranvie, coi laghi e colle linee di navigazione marittima (trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc.).

Se è pubblicato il « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie secondarie, colle tramvie, coi laghi e colle linee di navigazione marittima (trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc.) », il quale annulla e sostituisce i corrispondenti fascicoli pubblicati tanto dalle ex Reti Adriatica e Mediterranea, quanto delle Ferrovie dello Stato.

Al detto prontuario sono allegate tre carte geografiche indicanti:

la prima, le ferrovie secondarie, tramvie e laghi dell'Italia settentrionale e centrale, comprese la Sardegna e le isole dell'Arcipelago Toscano;

la seconda, alcune ferrovie secondarie, tramvie e laghi dell'Italia settentrionale, non descritte in modo particolareggiato nella prima carta;

la terza, le ferrovie secondarie e tramvie dell'Italia meridionale, comprese la Sicilia e le Isole Eolie.

Oltre ai nomi delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi ammessi ai servizi di cui si tratta ed alle distanze in chilometri o zone, dai punti di transito o di scambio ai quali i trasporti debbono far capo, la nuova pubblicazione contiene anche le indicazioni:

a) delle tariffe in vigore presso ciascuna Amministrazione secondaria ammessa al servizio cumulativo e delle principali disposizioni relative alla applicazione delle tariffe medesime;

b) dei servizi ai quali gli scali e le stazioni sono abilitati;

c) degli impianti fissi dei quali gli scali e le stazioni sono provvisti.

Il nuovo prontuario, che porta la data del 1° aprile 1913, contiene tutte le modificazioni ed aggiunte riguardanti i servizi di cui si tratta, che sono state attuate fino alla data suddetta, nonchè altre varianti notificate dalle Amministrazioni interessate.

Rimangono, pertanto, abrogati, nella parte concernente le indicazioni che figurano nel nuovo volume, tutti gli Ordini di Servizio e le Circolari relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza, pubblicati fino alla data di cui sopra.

Il prontuario sarà distribuito alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e sarà, pure, messo in vendita al pubblico al prezzo di L. 2.

Le stazioni, alle quali pervenissero domande di acquisto di tale pubblicazione, dovranno comunicare le domande stesse all'Ufficio predetto, il quale provvederà per l'invio degli occorrenti esemplari e disporrà per la contabilizzazione dlel'importo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 136. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con la ferrovia Suzzara-Ferrara.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166, 279, 362-1912 e 26-1913).

La ferrovia Suzzara-Ferrara essendo stata ammessa alla applicazione della concessione speciale XX, si avverte che la medesima venne fornita delle occorrenti tessere da L. 1.00 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni della ferrovia suddetta direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per i viaggi di ritorno dall'estero biglietti diretti per le stazioni della

suddetta ferrovia, applicando sul percorso di questa gli stessi prezzi attualmente su di essa in vigore per i viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 137. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti nuovi sodalizi:

SEDI	DENOMINAZIONE
Acqui	Società ginn. « Acqui Club ».
Ancona	Unione Sportiva Anconitana
Erba Incino	Società ginn. « Licinio ».
Guastalla	Società ginn. « Pro Juventute ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 138. (M. e T.).

Tabelle di percorrenza per i treni effettuati con trazione a vapore. - Gradi di prestazione e di frenatura.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1913).

Il punto 6 del paragrafo C « *Norme speciali pei treni con freno a mano* » dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 107-1913, viene modificato nel modo seguente:

6 - Quando il treno sia rinforzato in coda con una o due locomotive, o locomotori, il numero dei freni, calcolato in base alla tabella *A*, sarà rispettivamente ridotto di due, o di quattro.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 27, 30, 31, 33.

Circolare N. 31. (M.).

Situazione dei veicoli riparandi (mod. M-206ª).

Per corrispondere alle esigenze del nuovo ordinamento in ordine alle statistiche dei veicoli fuori servizio per guasti, le stazioni faranno uso, dal 1° giugno 1913, del modulo 206*a*, serie *M*.

Siffatto modulo deve essere compilato nei giorni 5, 10, 15, 20, 25, ed ultimo di ciascun mese dalle stazioni che di solito hanno veicoli riparandi in deposito, le quali vi indicheranno, con le suddivisioni richieste dallo stampato, il quantitativo delle carrozze, dei bagagliai e dei carri di proprietà dello Stato, di altre amministrazioni e di privati, fuori servizio per guasti, muniti cioè di etichetta V-57 (*già L-57*) (bianca) con uno dei tagliandi *T* od *O*; V-57*a* già (*L*-57*a*) (azzurra e *V*-57*b* già *L*-57*b* (arancione), giacenti sui binari della stazione o adiacenti, nella squadra di rialzo e nei parchi di deposito.

La rimanenza dei riparandi giacenti sui binari delle squadre di rialzo deve coincidere con quella del rapporto *V*-61 (già *L*-61) che le squadre stesse compilano per il Servizio dei Veicoli.

Spetta alle Divisioni del Movimento di designare le stazioni che devono far uso del modulo *M*-206*a*; le altre stazioni, qualora avessero eventualmente giacenti nei giorni 5, 10 15, 20 25 ed ultimo mese, dei veicoli guasti, li segnaleranno alla Divisione del Movimento con apposito prospetto, da allegarsi al mod. *M*-126, nel quale indicheranno, ditintamente e per quantità, le carrozze a carrelli, quelle a due e tre assi, i bagagliai, i carri coperti, quelli scoperti, tenendo altresì distinti i veicoli etichettati per Officine, da quelli etichettati per squadre di rialzo, i veicoli F. S. da quelli di altre Amministrazioni e di proprietà privata

Tanto il modulo *M*-206*a*, quanto il prospetto di cui sopra, dovranno essere trasmessi alla Divisione del Movimento nel giorno successivo alla compilazione.

La prima fornitura dei moduli *M*-206*a* verrà fatta dalle Divisioni del Movimento; le forniture successive dovranno essere richieste ai Magazzini Stampe nei modi d'uso.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 11 *e* 12.

Circolare N. 32 (M. T. V.).

Inventario carri, carrozze, bagagliai. - Rapporti-tipo.

Allo scopo di conseguire una maggiore semplicità e speditezza, ed anche a risparmio di spesa, d'ora innanzi, ogni qual volta verrà ordinato un accertamento inventariale dei carri, o delle carrozze e dei bagagliai, non sarà più pubblicata la Circolare che veniva diramata in passato, nè gli allegati che la stessa accompagnavano.

Norme per l'esecuzione degli inventari. — Ricevuto l'ordine di eseguire l'inventario, le stazioni, le officine e le squadre di rialzo vi provvederanno secondo le prescrizioni inserite nei moduli *M*-332 (rosa), *M*-333 (camoscio), *M*-334 (cenerino chiaro), *M*-335 (verde); e riportando sugli stessi le risultanze relative.

Le stazioni riporteranno tali risultanze anche sui rapporti giornalieri della situazione dei carri (mod. 302/701) o delle carrozze (mod. *M*-126), senza comprendervi i carri in viaggio alle ore 17, e le carrozze ed i bagagliai in viaggio alle ore 24, dei quali terranno conto a parte le Delegazioni del Materiale mobile.

Le officine dei veicoli e le squadre di rialzo rettificheranno se del caso, in base alle risultanze stesse le loro situazioni giornaliere, (mod. V-113 e V-61).

Uso dei diversi moduli. — Il mod. *M*-332 (rosa) serve per riassumere le operazioni inventariali dei carri giacenti nelle stazioni e adiacenze, officine F. S., officine private, squadre di rialzo, parchi, ecc.

Il mod. *M*-333 (camoscio) serve per i carri in viaggio.

Il mod. *M*-334 (cenerino chiaro) serve per riassumere le operazioni inventariali delle carrozze e dei bagagliai giacenti nelle stazioni e adiacenze, nelle officine F. S., nelle officine private, nelle squadre di rialzo, nei parchi, ecc.

Il mod. *M*-335 (verde) serve per le carrozze ed i bagagliai in viaggio.

Fornitura dei moduli. — La fornitura dei moduli in parola verrà fatta alle stazioni, alle officine veicoli, alle officine locomotive, alle squadre di rialzo ed ai capi conduttori principali, direttamente dai magazzini stampe, ai quali dovranno essere rivolte le richieste relative nei modi d'uso.

Per le officine private che riparano veicoli F. S. provvederanno le divisioni dei veicoli, le quali a loro voltà li richiederanno ai magazzini stampe.

Avvisi da dare per l'effettuazione degli inventari. — Il Servizio del Movimento preavviserà il Servizio dei Veicoli e quello della Trazione del giorno stabilito per gli accertamenti.

Il Servizio dei Veicoli, a sua volta, ne informerà le officine private, le squadre di rialzo e gli agenti che hanno in consegna i parchi di deposito dei riparandi.

Il Servizio della Trazione ne informerà le officine locomotive.

Spetta alle divisioni del movimento di avvertire in tempo utile i capi conduttori principali del giorno fissato per l'inventario dei carri, delle carrozze e dei bagagliai.

I capi conduttori principali, nei giorni stabiliti per l'inventario, consegneranno un esemplare degli occorrenti moduli a ciascuno dei capi treno dei treni che, per ragioni di orario, devono trovarsi in viaggio all'ora stabilita per l'esecuzione dell'inventario.

Trasmissione e raccolta dei risultati dell'inventario. — Le stazioni invieranno il mod. *M*-332 (rosa) anche se negativo, al Circolo di ripartizione, il giorno successivo a quello dell'inventario, spillato al mod. 302/701; il mod. *M*-334 (cenerino chiaro) alla divisione del movimento spillato al mod. *M*-126.

Le officine e le squadre di rialzo invieranno detti moduli direttamente alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli a seconda della circoscrizione.

I Capi treno spilleranno i mod. *M*-333 (camoscio) ed *M*-335 (verde) al foglio veicoli, e la stazione terminale del tronco lo rimetterà, nel foglio veicoli, alla Delegazione.

Le Divisioni del Movimento riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno, con le distinte inventariali, alla rispettiva Delegazione del Materiale mobile.

Le predette Divisioni, nel terzo giorno successivo a quello dell'inventario, comunicheranno alla rispettiva delegazione anche una distinta di tutti i treni ordinari, straordinari e supplementari che all'ora stabilita per l'inventario si trovavano in viaggio.

Le Delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti ne daranno avviso al Servizio del Movimento per i provvedimenti disciplinari verso i responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11 14, 15, 16 *e* 17.

Circolare N. 38. (M. T. e V.).

Compilazione dei fogli di corsa e dei bollettini di trazione.

(Vedi Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni e Circolare N. 71-1910).

In dipendenza del nuovo ordinamento che ha diviso l'ex Servizio della Trazione e del Materiale in due Servizi distinti: Trazione e Veicoli, occorre che, tanto nei fogli di corsa, quanto nei bollettini di trazione dei treni, siano segnati separatamente i ritardi imputabili al Servizio Trazione e quelli imputabili al Servizio Veicoli, indicando questi ultimi nella colonna « Diversi » fino a quando le Divisioni non avranno provveduto, in occasione di ristampa, ad inscrivere apposita colonna negli stampati. Pertanto all'art. 8 delle « Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni » saranno da apportarsi le modificazioni risultanti dall'allegato A alla presente circolare.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9 *e* 14.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
4ª	Delegato supplente	**Goito** Vincenzo - Applicato tecnico - Div. Trazione Bari.	**Goito** Vincenzo - Applicato tecnico - Sez. Lavori Foggia.
14ª	Rappresentante supplente	**Maniscalco** Francesco - Capo squadra cant. - Sez. Lavori Palermo.	**Maniscalco** Francesco - Capo squadra cant. - Sez. Lavori Catania.
18ª	Delegato	**Marcati** Aristodemo - Macchinista - Dep. loc. Milano C. **14.4.1918 rinunciatario.**	**Vicini** Gaetano - Macchinista treni elettrici - Dep. treni elet. Milano. **diventato Delegato.**
19ª	Id.	**Prestana** Gaspare - Fuochista - Dep. loc. Messina.	**Prestana** Gaspare - Macchinista - Dep. loc. Messina.
22ª	Id.	**Caobelli** Umberto - Operaio di 2ª classe - Dep. loc. Verona.	**Caobelli** Umberto - Operaio di 1ª classe - Dep. Loc. Verona.
27ª	Id.	**Colaneri** Giovanni - Capo stazione di 2° grado - Staz. S. Eufemia B.	**Colaneri** Giovanni - Capo stazione di 2° grado - Staz. Mercato S. Severino.
29ª	Id.	**Masieri** Dante - Capo gestione di 1° grado - Staz. Padova.	**Masieri** Dante - Capo gestione 2° grado - Staz. Como S. Giov.
30ª	Delegato supplente	**Toffetti** Edoardo - Applicato - Staz. Varese.	**Toffetti** Edoardo - Applicato - Staz. Palazzolo sull'Oglio.
31ª	Delegato	**Sassone** Luigi - Aiutante applicato - Staz. Giarre-Riposto.	**Sassone** Luigi - Applicato - Staz. Giarre-Riposto.
39ª	Delegato supplente	**Soriani** Renato - Frenatore - P. V. Verona.	**Soriani** Renato - Frenatore - P. V. Milano C.
40ª	Delegato	**Paschero** Guglielmo - Capo tecnico di 2° grado - S. R. Sampierdarena.	**Paschero** Guglielmo - Capo tecnico di 2° grado - S. R. Torino Sinist.
41ª	Delegato supplente	**Tosetti** Vittorio - Capo squadra operai - Off. loc. Rimini.	**Tosetti** Vittorio - Capo tecnico di 3° grado - Off. loc. Rimini.
44ª	Id.	**Pernice** Clemente - Marinaio - Civitavecchia.	**Pernice** Clemente - 2° Nostromo - Civitavecchia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 3v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordini di Servizio N. 3v-1911 e 3v-1912).

Per i viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari, comprese negli elenchi qui appesso, vengono attuati come negli anni decorsi, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i provvedimenti di tariffa di cui all'Ordine di Servizio N. 3v-1911 anche per quanto riguarda il rilascio di biglietti per e da Biella, pei quali rimane ferma la riscossione per il percorso Santhià-Biella e ritorno, delle quote indicate nell'Ordine di Servizio stesso.

I prezzi dei biglietti di A. R. individuali riportati nel prospetto A dell'Ordine di Servizio N. 3v-1911, saranno da applicarsi fino a tutto il 30 giugno 1913. Con altro Ordine di Servizio saranno indicati i nuovi prezzi da applicarsi a decorrere dal 1° luglio 1913 comprendenti l'aumento stabilito dalla Legge 14 luglio 1912 N. 835.

STAZIONI TERMALI

(*Periodo* 15 *maggio* - 30 *novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna), Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, Biella, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Bergamo (per S. Pellegrino), Busalla (per Voltaggio).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Citta della Pieve (per S. Casciano), Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio, Castel S. Pietro d'Emilia, Chàtillon.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno, Lucca (per Bagni di Lucca).

Montegrotto, Maggianico, Mignanego, Mondovì (per Vicoforte), Monte Amiata, Modena (per Salvarola).

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera.

Ronta, Regoledo, Rapolano.

Sambiase, SS. Cosma e Damiano Castelforte (per le Terme di Suio), S. Valentino Caramanico (per Caramanico), S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina), Serravalle Scrivia (per Voltaggio).

Termini Imerese, Tavernelle (per Recoaro), Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata, Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Voghera (per Rivanazzano e Salice), Viterbo P. F., Varallo-Sesia.

STAZIONI BALNEARI.

(*Periodo* 15 *giugno* - 30 *settembre*).

a) stazioni della linea Ventimiglia - Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Castiglioncello, Antignano, Ardenza, Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto S. Stefano e per Port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, San Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellamare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello Sapri, Praia

di Ajeta, Scalea, Cirella Majera, Diamante, Belvedere, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, S. Lucido, Cannitello, Scilla, Pizzo, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 6v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della Rete alle ore 17 del giorno 15 maggio 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{CR}_{Z} N. 29365 - 29368 - 29371 - 29381 - 29404 - 29407 - 29412 29417 - 29428 - 29431 - 29884.

ACI^{CR}_{Z} N. 68078 - 68082 - 68085.

CI^{CR}_{Z} N. 41716 - 41809 - 41812.

CARRI.

F N. 170647 a 170649 - 170660 a 170662 - 170893 a 170895 - 171011 - 171060 a 171062 - 171099 - 171205 a 171207 - 171215 a 171217 - 171231 a 171234 - 171403 a 171405 - 171419 a 171422 - 171437 a 171439 - 171450 a 171453 - 172597 a 171599 - 172709 a 172711 - 172730 a 172732 - 172905 a 172907 - 172982 a 172984 - 173122 a 173125 - 173142 a 173144.

L N. 471257 a 471259 - 471860 a 471866 - 471891 - 472255 a 472257 - 472428 a 472430 - 472859 a 472861 - 472873 - 473032 a 473034 - 473045 - 473267 a 473269 - 473291 a 473293 - 473401 a 473403 - 473476 a 473478 - 473492 - 473800 a 473802 - 473825 a 473827 - 476339 a 476341 - 476517 - 476704 a 476706 - 476718 a 476721 - 476921 a 476923 - 476959 - 477340.

P. N. 656119 a 656121 - 656319 a 656321.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 50R (C.).

Congresso metodista in Napoli.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 3 al 7 maggio 1913.

Ritorno: dall'11 al 14 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sadegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Questi ultimi saranno all'uopo muniti di due distinte richieste, una da servire pel viaggio sulle Ferrovie dello Stato, sulla quale dovrà essere indicata la via di Palermo-Mare, l'altra per l'acquisto, all'Agenzia di Navigazione di Palermo, del biglietto per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa.

Le stazioni della Sicilia dovranno in tal caso applicare il ribasso stabilito dalla Concessione speciale I per il percorso fino a Palermo e viceversa.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 51R (C.).

Congresso nazionale fra gli agenti e salariati dei comuni e provincie in Foggia.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 6 al 13 maggio 1913.

Ritorno: dall'11 al 20 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 52R (C.).

Riunione olimpionica atletica internazionale in Milano.

Per la circostanza della riunione sovraindicata è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dall'8 al 12 maggio 1913.

Ritorno: dall'11 al 16 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-80

Circolare N. 53R (C.).

Gare steno-dattilografiche nazionali e I congresso dattilografico italiano in Pavia.

Per la circostanza delle gare e del congresso sovraindicati è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 7 al 13 maggio 1913.

Ritorno: dall'11 al 17 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 54R (C.).

Esposizioni artistiche in Monaco di Baviera.

Nella città di Monaco di Baviera saranno tenute tre Esposizioni internazionali artistiche le quali avranno luogo rispettivamente nei seguenti periodi di tempo: 8 marzo fino al 31 maggio 1913; 1° giugno fino al 31 ottobre 1913; 1° novembre fino al 5 febbraio 1914.

Gli oggetti di ritorno dalle suddette Esposizioni saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1° che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta, dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana;*

2° che alla lettera di vettura, pure internazionale diretta, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato delle Esposizioni, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nelle Esposizioni medesime;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata: essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5° che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessori d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitate dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente;

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore;

9° la concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla Mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettere di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono, od a quella dove è limitato il trasporto gratuito, e non dovranno essere consegnati *alle parti*, ma insieme al foglio di via, saranno inviati all'Ufficio di Controllo competente, avvertendo che, quando si tratta di trasporti per stazioni di Società che non accordano facilitazioni, i ripetuti documenti dovranno essere trattenuti dalle stazioni di transito colle Società medesime ed inviati all'Ufficio di Controllo sopradetto.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'Istruzione dei trasporti da e per l'estero.

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno *dal giorno di chiusura* dell'Esposizione fino a due mesi e mezzo dopo il giorno stesso.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

SENTENZA

L'Amministrazione Ferroviaria non è responsabile dell'accidente mortale toccato ad una persona che si è abusivamente introdotta nel recinto di una stazione.

Nè può elevarsi a titolo di risarcimento di danni il fatto di non avere l'Amministrazione stessa provveduto ad una conveniente custodia e vigilanza degli accessi alla stazione dove ebbe a verificarsi l'infortunio.

Le chiusure delle stazioni e delle strade ferrate sono stabilite nello esclusivo interesse del servizio ferroviario.

TRIB. CIV. DI ROMA. 25 febbraio 1910. Giovannini Amalia c. Ferrovie Stato.

IN FATTO ED IN DIRITTO

Ritenuto che la mattina dell'11 gennaio dello scorso anno, tal Giovannini Benedetto nell'attraversare il piazzale della stazione di Civitavecchia per recarsi a vedere certo legname, che doveva caricare, essendosi intromesso fra due carri ferroviari, nel mentre si eseguiva una manovra, rimaneva preso e schiacciato fra i due repulsori dei medesimi. Per tale fatto venne istruito procedimento penale, e fu rinviato a giudizio per rispondere di omicidio colposo l'agente ferroviario Natali Giuseppe, che dirigea la manovra dei carri, da cui era stato investito il disgraziato Giovannini.

Che il Tribunale di Civitavecchia, non essendo risultato dal dibattimento che fossero state commesse irregolarità nell'esecuzione

delle manovre suddette, o che il Natale avesse o potesse aver veduto il Giovannini mentre si accingeva ad attraversare il binario dove si manovrava, con sentenza del 5 luglio 1912 dichiarò che non risultava provata la reità del Natali stesso, e lo assolse dall'imputazione ascrittagli.

Che successivamente, con atto di citazione del 24 ottobre 1912 la figlia del Giovannini Amalia, già costituitasi parte civile nel giudizio penale, premesso che l'infortunio, di cui era stata vittima, il propio genitore — era avvenuto perchè l'accesso alla stazione di Civitavecchia era aperto e sfornito di qualsiasi sorveglianza, e le manovre si eseguivano irregolarmente e senza le debite cautele, conveniva davanti a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per sentirsi condannare al risarcimento dei danni materiali e morali subìti in conseguenza alla morte del padre.

Che contestatasi la lite, l'Amministrazione convenuta chiese a sua volta il rigetto della domanda, sostenendo che non vi era stata nel fatto alcuna colpa propria o degli agenti dipendenti, ma che l'infortunio era dovuto unicamente a colpa ed imprudenza del Giovannini.

E portata la causa davanti al Collegio all'udienza di spedizione i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte.

Considerato che l'attrice Giovannini Amalia non insiste, ne ha dedotta alcuna prova, in riguardo alla pretesa irregolarità della manovra nell'agganciamento di carri, da cui rimase investito il Giovannini, e che d'altronde tale irregolarità è stata esclusa dal giudicato penale.

Che invece dalla Giovannini si assume ora in sostanza che la colpa, e per conseguenza la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie deriva dal non aver provveduto a che gli accessi alla Stazione di Civitavecchia fossero convenientemente sorvegliati, in modo da impedire agli estranei d'introdurvisi e di avere anzi tollerato l'abuso di lasciare attraversare i binari dalle persone non addette al servizio.

Che allo scopo di dimostrare la verità di tali fatti la difesa della Giovannini ha articolato appositi capitoli chiedendo di essere ammessa a provarli per testimoni.

Considerato che giustamente dalla Amministrazione convenuta si oppone che i fatti allegati non valgono di per se stessi a porre in

essere una colpa da parte delle Ferrovie, e che perciò la dedotta prova sia appalesa irrilevante ed inconcludente. Che invero è da notare anzitutto che a torto dall'attrice si vuol ravvisare un nesso di causalità per il fatto dell'avere il Giovannini avuto libero accesso al recinto ferroviario, e la disgrazia successivamente avvenuta, perchè questa non si sarebbe certamente verificata se li Giovannini stesso, come risulta dalla sentenza penale, non avesse voluto imprudentemente attraversare il piazzale della Stazione, senza curarsi delle manovre che vi si eseguivano, e, più imprudentemente ancora, non si fosse introdotto fra due carri a brevissima distanza l'uno dall'altro. Nè la circostanza che egli, come si vuole, avrebbe prima chiesto informazioni ad acuni facchini, potrebbe valere a far sorgere una responsabilità da parte delle Ferrovie, dal momento che non si assume nè si chiede di provare che costoro appartenessero al personale ferroviario, o fossero in qualche modo dipendenti dall'Amministrazione convenuta, e che fra le loro incombenze vi fosse anche quella di fornire le indicazioni richieste.

E neppure varrebbe il dire che il Giovannini dal luogo dove si trovava a passare non potè vedere la macchina, che eseguiva la manovra, perchè se ciò può fornire una spiegazione verosimile della disgrazia non pone per altro in essere alcuna responsabilità dell'Amministrazione e dei suoi agenti, posto che nulla è stato dimostrato contro la regolarità del modo di procedere della manovra, come del resto fu anche constatato nel giudizio penale.

Che d'altra parte, indipendentemente da ogni considerazione sul nesso causale anzidetto, male si vorrebbe della difesa dell'attrice far sorgere una ragione di responsabilità a carico delle Ferrovie, per non avere provveduto ad una conveniente custodia e vigilanza degli accessi alla stazione, dove ebbe a verificarsi l'infortunio.

In fatti se la legge prescrive che le Ferrovie pubbliche siano di regola chiuse da appositi recinti, essa pone al tempo stesso il principio che le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse del Servizio ferroviario (art. 9 legge 30 giugno 1906, N. 272), ed allo stesso scopo, come è sempre stato ritenuto, sono diretti i divieti e le sanzioni per impedire a qualunque estraneo d'introdursi, di circolare e di fermarsi nei recinti ferroviari e loro dipendenze (art. 302 della legge 20 marzo 1865 all. F sui lavori pubblici, e 52, 64 del regolamento sulla polizia ferroviaria).

Comunque non può essere dubbio che la trasgressione a sì fatti divieti costituisca un fatto illecito che non cessa di essere tale, quando anche, come si assume nella specie l'abuso fosse per consuetudine tollerato; ma, se così è, è evidente che un fatto illecito non può di per sè solo valere a costituire un titolo giuridico per fondare una domanda di risarcimento di danni che del fatto stesso siano stati la conseguenza.

Del resto poi nessuna prescrizione obbliga l'Amministrazione delle ferrovie a far custodire in permanenza gli accessi alle Stazioni, ai cui scali interni d'altronde gli estranei hanno libero accesso sol che si muniscono del prescritto biglietto d'ingresso, o abbiano da spedire o ritirare delle merci.

Ma chiunque in un modo regolare o meno si sia introdotto in una stazione ferroviaria è tenuto a conoscere ed a guardarsi dai pericoli a cui va incontro, ove voglia percorrere o attraversare i binari o i piazzali, ed a usare di quella diligenza o prudenza che è necessaria per tutelare la propria incolumità, nè si potrebbe intendere senza esorbitare che l'Amministrazione ferroviaria supplisca a questa cura elementare, che ogni individuo deve avere per la propria salvezza; l'esercizio ferroviario presenta naturalmente dei pericoli, che nessuno può e deve ignorare: e chi ad essi si espone volontariamente deve poi sopportare le conseguenze del fatto proprio e della imprudenza.

Considerato che per tutti i motivi esposti la domanda dell'attrice deve essere respinta.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. q. m. il Tribunale senza attendere ad ogni altra istanza od eccezione, respinge la domanda proposta da Giovannini Amalia con atto di citazione del 29 ottobre 1912 contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e condanna l'attrice alle spese ed onorari del presente giudizio da liquidarsi dall'estensore, eccetto che per le spese a debito che saranno liquidate nei modi stabiliti dalla legge per tali spese.

ANNO VI - N. 20

15 MAGGIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1913 — Tip. Editr. Nazionale. Via Gregoriana, 9 — C-80

R. DECRETO *n.* 314 *del* 9 *marzo* 1913, *col quale vengono approvate le norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato in Libia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le leggi 25 febbraio 1912, n. 63, 6 luglio 1912, n. 749 e 16 dicembre 1912, n. 1312;

Visto il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie, di concerto coi ministri dei lavori pubblici, del tesoro, delle finanze e della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvate le « Norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato in Tripolitania e in Cirenaica », secondo l'unito testo, vistato, d'ordine Nostro, dal ministro delle colonie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo o di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 marzo 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BERTOLINI — SACCHI — SPINGARDI — FACTA — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 106 del 7 maggio 1913.

Norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato in Tripolitania e in Cirenaica.

TITOLO I.

Costruzioni di ferrovie.

Art. 1.

Alla costruzione delle ferrovie per conto dello Stato in Tripolitania e Cirenaica provvede il Ministero delle colonie, per mezzo della Direzione generale delle ferrovie dello Stato. Le spese all'uopo occorrenti sono a carico del bilancio del Ministero delle colonie.

Art. 2.

Per gli studi dei progetti, la direzione e la sorveglianza dei lavori, sono istituiti, con decreto del ministro delle colonie, emesso su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, uffici o sezioni speciali, formati con personale stabile od in prova dell'Amministrazione delle ferrovie. Ad essi potrà adibirsi anche personale straordinario o avventizio.

Pel personale stabile od in prova si applicano le disposizioni dei successivi articoli 22 e 23, 1° comma.

Art. 3.

Secondo le istruzioni impartite dal ministro delle colonie, udito il governatore, il direttore generale delle ferrovie dello Stato dispone lo studio dei progetti delle nuove linee.

Il ministro approva i progetti, sul parere del direttore generale, quando il loro importo non superi le L. 250.000 e, udito il parere del Comitato per le opere pubbliche, istituito presso il Ministero delle colonie, quando ecceda tale limite.

Per l'approvazione dei progetti di massima è sempre udito il parere del Comitato.

Nei progetti sono distinte le spese per i lavori di costruzione, da quelle per l'acquisto del materiale fisso e mobile, nonchè delle provviste di impianto.

L'approvazione data dal Ministero ai progetti, ha effetto per ogni riguardo, sia d'ordine tecnico, che di convenienza amministrativa.

Art. 4.

Approvati i progetti, il ministro delle colonie ne stabilisce il piano d'esecuzione ed assegna i relativi fondi.

Art. 5.

All'esecuzione dei lavori per costruzione di ferrovie sono applicabili le disposizioni del 1° e 2° comma dell'art. 5 della legge 28 marzo 1912,, n. 232, richiamato dalla legge 16 dicembre stesso anno n. 1312.

All'acquisto del materiale fisso e mobile ed a quello delle provviste per l'impianto, sono inoltre applicabili le norme degli articoli n. 1, 2, 3 e 4 del R. decreto 28 dicembre 1911, n. 1376 ,in quanto non siano modificate dal presente.

Art. 6.

All'appalto dei lavori si procede a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alla quale spetta anche di stipulare i contratti.

L'approvazione di questi è data dal ministro delle colonie, quando il loro ammontare netto, comprese le somme a disposizione, ecceda le L. 50.000. I contratti per somma inferiore sono approvati dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, il quale ne dà comunicazione al ministro pei conseguenti impegni.

Art. 7.

Quando al pagamento dei lavori o delle provviste non sia provveduto direttamente dal ministro delle colonie, questi anticipa al direttore generale o mette a sua disposizione i fondi occorrenti. Il direttore generale può, alla sua volta, fare anticipazioni o aperture di credito sussidiarie ai funzionari dipendenti, nei limiti di cui all'art. 5 della legge 28 marzo 1912, n. 232.

Art. 8.

Qualunque variazione ai lavori in corso, che alteri le linee generali del tracciato o modifichi le caratteristiche della ferrovia, deve essere autorizzata dal ministro delle colonie.

Spetta pure al ministro delle colonie approvare le variazioni ai lavori che importino una spesa superiore a quella assegnata per imprevisti e per lavori in economia nel progetto appaltato, udito, secondo i casi, il parere del direttore generale delle ferrovie o del Comitato.

Art. 9.

Le controversie che insorgano durante il corso dei lavori e la cui risoluzione nn sia rimandata al collaudo, sono definite dal direttore generale, quando non eccedano il quinto dell'importo del contratto e, in ogni caso, la somma di L. 50.000. In tutti gli altri casi, ogni decisione spetta al ministro delle colonie, udito il parere del direttore generale delle ferrovie, e, ove creda, anche quello del Comitato.

Art. 10.

I collaudi dei lavori, sono, di regola, fatti da funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie, delegati dal direttore generale. Essi sono sottoposti all'approvazione del ministro; il quale risolve definntivamente in via amministrativa anche le insorte vertenze, e delibera sulla non applicabilità delle clausole penali, sentite le proposte motivate del direttore generale e, ove creda, anche il parere del Comitato.

Art. 11.

L'approvazione data dal ministro alle risoluzioni delle controversie sorte in dipendenza dell'esecuzione di lavori o di provviste di materiali, ha tutti gli effetti stabiliti dal penultimo capoverso dell'art. 5 della legge 28 marzo 1912, n. 232.

Art. 12.

I lavori per la costruzione di nuove ferrovie in Tripolitania e Cirenaica, quelli per il completamento e la sistemazione dei tronchi già costruiti, ed ogni altra opera attinente alla costruzione od all'esercizio delle ferrovie stesse, sono dichiarati di pubblica utilità.

Art. 13.

Con decreto del ministro delle colonie, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, sarà provveduto a quanto altro occorra per disciplinare la gestione tecnica ed amministrativa della costruzione delle ferrovie.

Il ministro delle colonie può, con le stesse forme, autorizzare il direttore generale delle ferrovie dello Stato a delegare alcune delle sue attribuzioni agli ingegneri direttori degli uffici di costruzione istituiti ai sensi dell'art. 2.

TITOLO II.

Esercizio delle ferrovie.

Art. 14.

Le ferrovie costruite in Tripolitania a cura dello Stato sono esercitate dal Ministero delle colonie per mezzo della Direzione generale delle ferrovie dello Stato. A tal uopo, esse sono costituite in gruppo a sè, retto da apposite norme, sia per quanto riguarda l'esercizio, sia per ciò che si riferisce alla gestione amministrativa e contabile.

I prodotti e le spese faranno parte di un bilancio e di un conto consuntivo da allegarsi a quelli del Ministero delle colonie.

Art. 15.

Le linee di cui è assunto l'esercizio sono, per ora:

a) Tripoli porto-Ain Zara;

b) Fornaci-Tagiura;

c) Tripoli smistamento-Zanzur e diramazioni;

d) Gheran-Azizia.

Con decreto del ministro delle colonie, emesso su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, sarà stabilita la data della loro apertura all'esercizio pubblico.

Art. 16.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato, sotto l'alta direzione e la responsabilità del ministro delle colonie, ha la gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio delle linee, e, nello svolgimento di queste sue funzioni, impegna il bilancio nei limiti indicati nei successivi articoli.

Art. 17.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato rappresenta, di fronte ai terzi, il Ministero delle colonie, per tutto ciò che riguarda la gestione delle ferrovie, in quanto non sia o non venga diversamente stabilito dalle leggi e decreti emanati per la Tripolitania e la Cirenaica. Egli risponde, verso il ministro delle colonie, della regolarità dell'esercizio e del buon andamento di esso. Il ministro ha facoltà di accertarsene mediante ispezioni.

Art. 18

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato presenta all'approvazione del ministro delle colonie:

1° il progetto del bilancio di previsione dell'azienda, le successive variazioni ed il conto consuntivo;

2° le proposte di maggiori assegnazioni che occorressero per esigenze straordinarie;

3° la ripartizione, in relazione ai diversi servizi, delle somme stanziate in bilancio e delle maggiori assegnazioni successivamente decretate;

4° le norme per l'ordinamento dei singoli servizi e le successive modificazioni;

5° i provvedimenti e le proposte concernenti le condizioni dei trasporti e le tariffe, e le loro modificazioni;

6° i progetti di lavori pei quali occorrano espropriazioni;

7° i progetti di lavori sulle linee esistenti e loro dipendenze, nonchè le perizie per provviste, quando, sia gli uni che le altre, importino una spesa superiore a L. 50.000;

8° i contratti ad asta pubblica ed a licitazione privata, d'importo superiore a L. 20.000, e quelli a trattativa privata, d'importo superiore a L. 5000;

9° le domande di autorizzazione a stare in giudizio per liti attive, e le proposte di transazione, quando il valore dell'oggetto controverso o transatto superi le L. 10.000; nonchè quelle, per condono o dichiarazione di inapplicabilità di multe, superiori a L. 1000.

10° le convenzioni per concessione di binari di raccordo, per scambi e nolo di materiale mobile, uso di stazioni o di tronchi comuni, pedaggi e servizi cumulativi o di corrispondenza con altre ferrovie o imprese di trasporti terrestri e marittimi, nonchè quelle per abbuoni sulle tariffe, vincolate a speciali condizioni;

11° le condizioni per servitù temporanea e le proposte per vendite e permute di relitti di terreno o altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario;

12° il numero dei treni ordinari per merci e viaggiatori da effettuarsi sulle linee;

13° il fabbisogno annuo del personale da adibirsi alle linee, sia appartenente al ruolo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sia in esso non compreso;

14° tutte le proposte che possano giovare al miglioramento del servizio commerciale, sia per avviare correnti di traffico, sia per facilitare speciali trasporti.

Le proposte di cui ai nn. 4, 5, 10, 12 e 14 sono approvate dal ministro, udito il governatore.

Art. 19.

Spetta al direttore generale:

a) ordinare le spese nei limiti del bilancio approvato;

b) approvare i progetti dei lavori sulle linee e dipendenze, di importo non superiore alle L. 50.000 e non richiedenti espropriazioni, nonchè le provviste fino allo stesso limite;

c) autorizzare la esecuzione dei lavori, delle provviste e delle spese, cui si riferiscono gli stanziamenti di bilancio;

d) approvare i contratti ad asta pubblica od a licitazione privata d'importo fino a L. 20.000, e quelli a trattativa privata d'importo fino a L. 5000;

e) approvare i collaudi dei lavori e delle provviste, e condonare o dichiarare l'inapplicabilità di multe, quando la somma condonata non ecceda le L. 1000;

f) autorizzare liti attive e approvare transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso o transatto non superi le L. 10.000;

g) approvare le norme per la concessione di biglietti a prezzo ridotto, in speciali occasioni;

h) approvare corse a prezzo ridotto;

i) approvare le proposte per il conferimento di premi speciali, di gratificazioni e di sussidi al personale, nei limiti delle relative assegnazioni in bilancio;

l) disporre, nei casi d'urgenza, l'incominciamento dei lavori e delle provviste già autorizzati dal ministro, anche in pendenza della regolare approvazione dei relativi contratti;

m) prendere provvedimenti di urgenza nell'interesse della continuità e sicurezza dell'esercizio e nell'interesse del traffico, salvo a chiederne la sanzione al ministro;

n) ordinare quant'altro sia necessario per i bisogni dell'azienda e non richieda l'intervento del ministro delle colonie.

Art. 20.

Con decreto del ministro delle colonie, su proposta del direttore generale, alcune facoltà, di cui all'articolo precedente, possono essere delegate ad altri funzionari da lui dipendenti.

Art. 21.

L'esercizio e l'amministrazione contabile del gruppo di linee di cui all'art. 15, sono affidati ad uno speciale ufficio, con sede in Tripoli, retto da un ingegnere capo dell'esercizio, alla immediata dipendenza del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

L'ingegnere capo dell'esercizio è nominato dal ministro delle colonie, sentito il governatore, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, e scelto fra i funzionari di quest'Amministrazione.

In caso di assenza o d'impedimento, egli è sostituito dal funzionario che verrà designato dal direttore generale.

Art. 22.

L'ingegnere capo dell'esercizio ha alla sua dipendenza tutto il personale stabile, in prova od avventizio adibito al gruppo di linee. Il personale stabile od in prova appartenente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che vi sarà assegnato, o in missione o in seguito a collocamento fuori ruolo, seguita ad essere retto dal regolamento pel personale delle ferrovie dello Stato.

Art. 23.

Con regolamento a parte, sono determinate dal Ministro delle colonie, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, le indennità ai funzionari ed agenti inviati in missione o collocati fuori ruolo.

Per tutto l'altro personale, che non faccia già parte di quello stabile od in prova delle ferrovie dello Stato, si provvederà con organico e regolamento proprio, approvato dal ministro delle colonie, su proposta del direttore generale.

Art. 24.

L'ingegnere capo dell'esercizio, coadiuvato dai funzionari dipendenti, provvede al regolare andamento di tutti i servizi tecnici ed amministrativi.

È nelle sue facoltà:

a) di richiedere l'invio dall'Italia dei funzionari e degli agenti che ritenga necessari;

b) di provvedere al rimpatrio di quelli della cui opera non abbia più bisogno;

c) di assumere in servizio, nei limiti delle piante organiche approvate, e di esonerare da esso, gli agenti avventizi;

d) di assegnare le mansioni a tutto il personale;

e) di stabilire gli orari e i turni di servizio di tutto il personale dipendente, ed i turni delle locomotive;

f) di disporre i traslochi;

g) di concedere congedi ordinari e straordinari, con o senza paga, a tenore del regolamento;

h) di provvedere alla concessione di biglietti di servizio, di buoni bagaglio o lettere di porto in servizio agli agenti ed alle rispettive famiglie;

i) di concedere anticipazioni e sussidi, nei limiti e nelle forme che saranno stabiliti;

l) di applicare provvedimenti disciplinari, nei limiti di competenza indicati nei regolamenti;

m) di autorizzare il lavoro straordinario in circostanze eccezionali di servizio;

n) di approvare i progetti e le proposte per lavori di manutenzione, e di provviste per i lavori stessi, nei limiti dei fondi assegnatigli, per importi non superiori alle L. 5000; come pure di provvedere alla revisione delle relative liquidazioni;

o) di eseguire in economia ed a cottimo i lavori e le forniture secondo i preventivi debitamente approvati;

p) di accettare lettere di obbligo ed atti di sottomissione, e stipulare ed approvare contratti, entro i limiti delle facoltà concesse ai capi delle divisioni delle ferrovie dello Stato;

q) di formare gli orari dei treni ordinari autorizzati per viaggiatori e merci, e di sottoporli all'approvazione del governatore, dandone in pari tempo comunicazione al direttore generale, che ne avvertirà il ministro;

r) di provvedere a tutto quanto riconosca necessario, in caso di interruzione di linee o di accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, e per rimediare, in ordine ai trasporti, alle conseguenze delle interruzioni, informando di tutto il governatore e la direzione generale;

s) di attuare treni facoltativi e straordinari, per esigenze di servizio o dietro richiesta del governatore;

t) di autorizzare corse speciali a tariffa normale, in occasione di feste, fiere, pellegrinaggi, congressi e simili, fissando gli orari;

u) di liquidare amichevolmente vertenze commerciali ed indennizzi alle persone estranee all'Amministrazione, in caso di accidenti, nei limiti della somma di L. 1000;

v) di condonare tasse di sosta e di magazzinaggio, entro i limiti stabiliti per i capi divisione delle ferrovie Stato;

x) di eseguire inchieste su fatti avvenuti sulle linee, e di presentarne proposta alla Direzione generale per fatti di gravità speciale;

y) di emettere ordini di servizio e circolari d'ordine interno, affine di regolare i vari rami del servizio, trasmettendone copia alla Direzione generale, al governatore ed al ministro delle colonie;

z) di esaminare reclami, voti, e proposte che possano essere fatti dal pubblico in relazione a tutti i rami del servizio.

Art. 25.

L'ingegnere capo dell'esercizio:

a) risponde verso il governatore della regolarità dell'esercizio, e verso il direttore generale del buon andamento tecnico ed economico di esso;

b) provvede alla tenuta dei fogli matricolari di tutto il personale dipendente;

c) provvede alla tenuta dell'inventario del materiale mobile e di esercizio, ed al riscontro delle relative consistenze;

d) provvede alla compilazione della statistica del percorso dei treni e del materiale, dei ritardi dei treni, e di quelle altre che venissero indicate dal direttore generale o dal governatore;

e) cura la compilazione dei preventivi e dei consuntivi da sottoporre al direttore generale;

f) studia e propone al direttore generale tutto quanto può giovare al perfezionamento del servizio in genere ed al miglioramento del servizio commerciale, sia per avviare nuove correnti di traffico sia per facilitare speciali trasporti;

g) trasmette mensilmente, al governatore ed al direttore generale, un breve rapporto sull'andamento del servizio, e rapporti speciali per fatti di particolare importanza;

h) rende conto al direttore generale della gestione entrate e spese, con un regolare rapporto mensile, e con rapporti speciali, ogni volta che le circostanze lo richiedano;

i) corrisponde con le pubbliche autorità e con le altre Amministrazioni per mezzo del governatore, e direttamente coi terzi per affari che non si riferiscano a questioni di massima.

Art. 26.

La corrispondenza ordinaria, le richieste, e quanto altro possa occorrere all'ufficio di dirigenza di Tripoli per i bisogni delle linee, sono dall'ingegnere capo dell'esercizio indirizzate al funzionario della Direzione generale a ciò espressamente delegato dal direttore generale.

Il detto funzionario, oltre a tenere informato il direttore dell'andamento dell'esercizio delle linee, provvede pure a dar corso alle sue istruzioni, e allo svolgimento di tutte le pratiche necessarie coi competenti servizi della Direzione generale, inerenti all'esercizio medesimo.

Art. 27.

Il governatore può ordinare, per bisogni militari o per misure di pubblica sicurezza, la completa sospensione del servizio pubblico, l'effettuazione di treni straordinari, disporre di tutto il personale e di tutti i mezzi in possesso della locale amministrazione ferrovaria.

A sua richiesta, l'ingegnere capo dell'esercizio deve prestarsi per la formazione di orari e di norme per trasporti eccezionali, e per lo studio delle conseguenti modifiche agli orari in vigore.

Art. 28.

Per l'esecuzione dei lavori, per l'acquisto del materiale ferroviario e delle provviste occorrenti all'esercizio, valgono le disposizioni del precedente art. 5.

Possono, dal direttore generale, essere anche autorizzati prelevamenti dalle dotazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Essi saranno rimborsati al prezzo di costo, aumentato di una quota per spese generali, trasporti e collaudi, da stabilire con speciali accordi fra il Ministero delle colonie e l'Amministrazione delle ferrovie.

Art. 29.

Tutti i contratti e atti stipulati in Italia dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, relativi all'esercizio delle ferrovie della Tripolitania, sono soggetti al diritto fisso di una lira ed esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 30.

Con decreto del ministro delle colonie, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, è assegnato per l'esercizio delle ferrovie un fondo di dotazione, che sarà somministrato secondo le sue richieste.

Sarà pure assegnata e somministrata, con le stesse forme, una somma da destinarsi per l'acquisto di scorte di materiale e di oggetti di consumo.

Art. 31.

Con speciale decreto del ministro delle colonie, saranno determinate le norme per la formazione dello stato di consistenza e dell'inventario delle ferrovie esistenti e delle loro dotazioni.

Art. 32.

Il bilancio dell'esercizio deve mettere in evidenza le spese e le entrate dell'esercizio stesso.

Le entrate si dividono in ordinarie e straordinarie. Si inscrivono fra le entrate ordinarie: i prodotti del traffico, i proventi dell'uso delle

proprietà immobiliari e quelli dell'uso e della vendita di materiali provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori in conto esercizio, i rimborsi e concorsi di altre Amministrazioni pubbliche o di terzi nelle spese per lavori di riparazione e ripristino, o per altre prestazioni, noli, ecc.

Si inscrivono fra le entrate straordinarie: il fondo di dotazione e le eventuali assegnazioni che fossero anno per anno concesse, con decreto del ministro delle Colonie, per assicurare la continuità dell'esercizio; i rimborsi e concorsi di altre Amministrazioni pubbliche o di terzi per lavori e provviste in aumento del patrimonio ferroviario; il ricavo della vendita di beni immobili e dei materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario.

Art. 33.

Le spese si dividono anch'esse in ordinarie e straordinarie; e la loro classificazione è fatta in modo analogo a quello seguito per il bilancio delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 20 e 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 34.

Con speciali regolamenti da approvarsi per decreto Ministeriale, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, sarà provveduto a quanto occorra per ordinare la gestione amministrativa e contabile dell'esercizio delle ferrovie ed invigilarne la regolarità, nonchè per disciplinare la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio per un solo viaggio.

Art. 35.

Alle spese per l'esercizio delle ferrovie è provveduto dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, o direttamente o mediante anticipazioni o aperture di credito in favore dei funzionari dipendenti.

La direzione di esercizio può anche prelevare direttamente dai prodotti delle ferrovie le somme occorrenti alle spese.

Art. 36.

Le presenti disposizioni potranno, con decreto del ministro delle colonie, essere estese alle ferrovie che fossero costruite in Cirenaica.

TITOLO III.

Disposizioni transitorie.

Art. 37.

In tempo utile e secondo le norme che verranno prescritte dal Ministero delle colonie, d'accordo con la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, si procederà, da un delegato dell'Amministrazione militare, uno del servizio approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato ed uno dell'ufficio di dirigenza di Tripoli, alla consegna delle linee, del materiale di esercizio e dei materiali diversi di approvvigionamento.

I suddetti delegati provvederanno affinchè, con l'assunzione dell'esercizio per conto del Ministero delle colonie, sia chiusa tutta la gestione militare e siano gradualmente liquidate le pratiche ad essa inerenti.

Art. 38.

D'accordo fra l'Amministrazione militare e l'Ufficio di dirigenza di Tripoli, saranno presi i provvedimenti riconosciuti opportuni per la graduale sostituzione del personale militare, con quello dipendente dalla direzione dell'esercizio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro delle Colonie

BERTOLINI.

DECRETO REALE 9 *marzo* 1913, *n.* 288, *che approva l'annesso ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Libia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le leggi 25 febbraio 1912, n. 83, 6 luglio 1912, n. 749, e 16 dicembre 1912, n. 1312;

Visti i Regi decreti 20 novembre 1912, n. 1205, 9 gennaio 1913, n. 39 e 30 dello stesso mese, n. 83;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato per le Colonie, di concerto con quello dei Lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvato l'ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica, secondo l'unito testo, vistato, d'ordine Nostro, dal Ministro delle Colonie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 marzo 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
SACCHI.

Visto: *Il Guardasigilli* FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*, n. 95 del 23 aprile 1913.

ORDINAMENTO

dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e in Cirenaica

Capo I.

Costituzione degli uffici.

Art. 1.

In Tripolitania e in Cirenaica sono istituiti « Uffici per le opere pubbliche » i quali possono essere ordinari e speciali.

Possono, inoltre, essere istituite sezioni distaccate, autonome o dipendenti da un ufficio.

Art. 2.

Gli uffici per le opere pubbliche sono formati, di regola, con personale del Corpo Reale del Genio civile, messo a disposizione del Ministero delle Colonie da quello dei Lavori pubblici.

Agli uffici può essere addetto, con le stesse forme, personale di altre Amministrazioni dello Stato. Inoltre, potrà esservi assegnato anche personale provvisorio; e, qualora esso sia scelto fra quello già addetto ad uffici del Genio civile del Regno, il servizio alla dipendenza del Ministero delle Colonie si considera, per ogni effetto, come se fosse continuato negli uffici medesimi.

Il richiamo dei funzionari od impiegati addetti agli uffici per le opere pubbliche, è disposto, per qualunque motivo, per decreto del Ministro delle Colonie. Con le stesse forme, egli stabilisce quando debba aver fine il collocamento a disposizione di cui al 1° comma, e ne dà avviso, entro un congruo termine, all'Amministrazione cui i funzionari od impiegati appartengono.

Art. 3.

La sede, la circoscrizione, la competenza degli uffici e delle sezioni distaccate, sono stabilite per decreto del Ministro delle Colonie, udito il governatore.

Gli uffici ordinari e speciali e le sezioni distaccate sono normalmente retti da un ingegnere capo o da un ingegnere di classe del Genio civile.

Art. 4.

Per l'alta direzione e la sorveglianza degli uffici e dei servizi, è istituito un « Ufficio d'ispezione per le opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica » diretto da un ispettore superiore del Genio civile.

L'ufficio d'ispezione è formato con personale reclutato nei modi e con le forme di cui all'art.. 2.

Art. 5.

Presso il Ministero delle Colonie è istituito un « Comitato per le opere pubbliche » composto di due ispettori superiori del Genio civile, di un funzionario superiore tecnico delle ferrovie dello Stato, dell'ispettore superiore per le opere pubbliche in Tripolitania e Cirenaica, e del funzionario che dirige questo servizio presso il Ministero.

I due ispettori superiori del Genio civile ed il funzionario superiore tecnico delle ferrovie sono nominati per decreto del Ministro delle Colonie, di concerto con quello dei Lavori pubblici, e restano in carica due anni. Con le stesse forme e per lo stesso periodo di tempo sono nominati due membri supplenti, scelti nelle medesime categorie.

Il Ministro delle Colonie, con suo decreto, designa il presidente. Egli può, inoltre, per un determinato tempo o per la trattazione di singoli affari, aggregare al Comitato personale di speciale competenza.

I componenti il Comitato continuano ad esercitare il loro ufficio presso le Amministrazioni a cui appartengono e conservano le relative qualifiche.

Art.. 6.

Per lo studio di speciali problemi o progetti di opere, il Ministro delle Colonie può valersi dell'opera di persone competenti, estranee all'Amministrazione, alle condizioni che saranno da lui, volta per volta, determinate.

Art. 7.

Il personale addetto agli uffici per le opere pubbliche, continua ad essere sottoposto, nei riguardi della carriera e della disciplina, alle norme legislative e regolamentari vigenti nelle Amministrazioni cui appartiene.

Le attribuzioni disciplinari conferite dalle suddette norme al Ministro sono esercitate dal governatore, quando non sia richiesto il parere di Consigli sedenti presso le Amministrazioni centrali: nel qual caso, il Ministro delle Colonie promuove gli opportuni provvedimenti dal Ministro competente.

Capo II.

Attribuzioni del Comitato, dell'ispettore e degli uffici per le opere pubbliche.

Art. 8.

Il Comitato dà parere:

a) sui programmi di lavori;

b) sui progetti di massima;

c) sui progetti esecutivi il cui importo superi le L. 250,000;

d) sugli atti di collaudo che implichino la risoluzione di riserve di speciale importanza, o per la loro natura o per il loro ammontare;

e) su tutte le questioni per le quali il Ministro lo giudichi conveniente.

Art. 9.

L'ispettore superiore dipende dal Ministro delle Colonie, salvo per gli affari di competenza propria del governatore, a tenore del presente decreto, per i quali dipende direttamente da lui.

L'ispettore superiore, oltre le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) esercita l'alta direzione degli uffici e ne vigila l'andamento;

b) assume l'iniziativa per lo studio dei progetti, e, d'accordo col governatore, formula i programmi annuali di lavori di cui all'art. 14;

c) rassegna al governatore, per la trasmissione al Ministro, le proposte, sia per l'istituzione di nuovi uffici o di sezioni staccate, che per la destinazione del personale in colonia ed il suo richiamo in Italia;

d) propone al governatore medesimo il trasferimento degli ingegneri fra i vari uffici, e provvede a quello del personale subalterno, d'ordine e provvisorio, dandone contemporaneamente avviso al Ministero e al governatore;

e) accorda ai funzionari dipendenti i congedi ordinari, e rassegna, col suo parere, le domande di congedo straordinario al governatore per i provvedimenti del Ministro;

f) stabilisce, sentito l'ingegnere capo, l'ordinamento interno degli uffici e la loro distribuzione in sezioni;

g) adempie agli incarichi speciali che gli sono conferiti dal governatore, e dà parere sulle questioni che gli siano da lui proposte;

h) invia al Ministero ed al governatore una relazione bimestrale sull'andamento dei servizi e degli uffici e sullo stato delle opere.

L'ispettore, in colonia, ha rango di presidente di sezione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Egli corrisponde direttamente col Ministro, col governatore, con tutti gli uffici della colonia e con le imprese dei lavori.

Art. 10.

Gli ingegneri capi preposti agli uffici per le opere pubbliche sono incaricati della direzione dei servizi loro affidati e ne sono responsabili. Essi, oltre ad esercitare le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) dirigono e sorvegliano lo studio dei progetti, attenendosi alle istruzioni impartite dall'ispettore superiore;

b) curano la regolare esecuzione dei lavori, dando, all'uopo, le occorrenti direttive agli ingegneri dipendenti;

c) adempiono a tutti gli incarichi loro conferiti dal Ministero, dal governatore e dall'ispettore superiore;

d) vigilano sul personale che da loro dipende, e promuovono dall'ispettore superiore, o per suo mezzo, i provvedimenti che lo riguardano;

e) inviano al governatore e all'ispettore superiore relazioni bimestrali sull'andamento dei servizi e degli uffici e sullo stato delle opere affidate alla loro gestione.

Gli ingegneri capi corrispondono col governatore, con gli uffici della colonia, con l'ispettore superiore, con le imprese dei lavori e, nei casi di urgenza, direttamente col Ministero, dando contemporanea notizia al governatore delle comunicazioni fatte.

Art. 11.

Per decreto del Ministro delle Colonie, promosso dal governatore su proposta dell'ispettore superiore, possono le attribuzioni e le competenze di cui al precedente articolo essere, in tutto o in parte, deferite agli ingegneri dirigenti le sezioni distaccate autonome.

Art. 12.

L'ufficio dell'ispettore superiore e gli uffici dipendenti provvedono entro i limiti della rispettiva competenza stabiliti negli articoli successivi, alla revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, per mezzo di un funzionario espressamente designato dal capo dell'ufficio. Egli può essere, quando occorra, coadiuvato da altri nell'adempimento di questo incarico; ma è, in ogni caso, direttamente responsabile dell'esattezza dei computi e deve firmare la clausola revisionale.

La revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, la cui approvazione è demandata al Ministro, è fatta, quando ne sia il caso, dallo speciale Ufficio tecnico del Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 13.

Il governatore e gli organi da lui delegati per la tutela e l'amministrazione degli enti pubblici minori, si valgono dell'opera degli uffici per le opere pubbliche in tutti gli affari che abbiano carattere tecnico.

CAPO III.

Norme per l'approvazione dei progetti e la gestione dei lavori.

Art. 14.

Il governatore presenta ogni anno al Ministro delle Colonie un programma di lavori e provviste, studiato dall'ispettore superiore ai sensi dell'art. 9. Il Ministro lo approva, stabilisce l'assegnazione dei fondi e la loro ripartizione, e ne dà comunicazione al governatore.

Art. 15.

Le modificazioni ed aggiunte, che, per sopravvenute esigenze, si rendessero necessarie al programma dei lavori durante l'anno, sono approvate dal Ministro, nei modi di cui all'articolo precedente.

In circostanze di comprovata urgenza, il governatore può, sentito l'ispettore o per proposta di lui, autorizzare l'inizio di lavori non compresi nel programma, salvo a chiedere, entro il più breve termine possibile, la conferma al Ministero.

Nei casi in cui ogni indugio sarebbe pericoloso, l'inizio dei lavori può anche essere disposto, sotto la sua responsabilità, dall'ingegnere capo, che ne dà contemporaneo avviso, possibilmente telegrafico, al governatore ed all'ispettore.

Art. 16.

In base agli elementi forniti all'ispettore superiore, è, inoltre, presentato ogni anno, dal governatore al Ministro, un preventivo delle diverse categorie di spese attinenti al normale funzionamento degli uffici, alle indennità ed altre competenze del personale. Il Ministro lo approva, assegna i relativi fondi ed autorizza il governatore, nei limiti di essi, a disporre le occorrenti spese.

Art. 17.

L'approvazione tecnica dei progetti esecutivi spetta:

a) all'ingegnere capo, per quelli di nuove opere, il cui importo non superi le L. 20.000, e per quelli di manutenzione o riparazione non eccedenti l'ammontare di L. 40.000; salvo che l'ispettore non creda, per ragioni speciali, di avocarla a sè, e salvo l'obbligo in ogni modo, di dare a lui immediata notizia dell'approvazione impartita;

b) all'ispettore, per quelli il cui importo non ecceda le L. 250.000;

c) al Ministro, udito il parere del Comitato, in tutti gli altri casi.

Art. 18.

Il governatoré approva, nei riguardi della convenienza amministrativa, i singoli progetti ammessi nel programma, quando siano compresi entro il limite di spesa che sarà determinato per decreto del

Ministro; ne autorizza l'esecuzione approvando i relativi contratti, e ne tiene la gestione economica e amministrativa.

Le medesime facoltà sono esercitate, in tutti gli altri casi, dal Ministro.

Art. 19.

Alle spese ed ai pagamenti, di cui nei precedenti articoli 16 e 18 il governatore provvede, quando il Ministro non disponga altrimenti, mediante fondi anticipati, o messi a sua disposizione dal Ministro medesimo. Egli può, quando speciali ragioni di convenienza o di distanza lo richiedano, fare su tali fondi aperture sussidiarie di credito, a favore degli ingegneri capi o dei reggenti le sezioni distaccate. Di tali aperture sussidiarie di credito è, dai funzionari delegati, dato conto al governatore, il quale comprende le contabilità relative nel proprio rendiconto.

Art. 20.

Gli ingegneri capi e l'ispettore superiore possono, quando se ne manifesti la necessità, autorizzare variazioni ed aggiunte ai progetti da essi approvati nei riguardi tecnici, purchè la relativa spesa non ecceda la somma disponibile per imprevisti e lavori in economia.

Qualora trattisi di progetti la cui approvazione non sia stata data da essi, tale facoltà può essere esercitata:

a) dagli ingegneri capi, quando la spesa non superi la metà della somma assegnata per imprevisti e lavori in economia, non ecceda, in ogni caso, le L. 25.000, e le variazioni ed aggiunte siano tali da non alterare la sostanza dei progetti medesimi nè i prezzi del contratto;

b) dall'ispettore, sino al limite della somma disponibile per imprevisti e lavori in economia, e purchè non sia alterata la sostanza dei progetti.

Art. 21.

Tutte le altre variazioni od aggiunte non possono essere mandate ad effetto senza l'assenso del governatore. Questi, ove con la spesa prevista nel progetto suppletivo si ecceda la somma che era stata assegnata per l'esecuzione dell'opera nel programma di cui agli articoli 14 e 18, promuove, su proposta dell'ispettore o udito il suo parere, secondo i casi, l'autorizzazione del Ministro e gliene dà comunicazione.

Art. 22.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni, alle quali non siano applicabili le disposizioni degli articoli 20 e 21, spetta all'ispettore superiore di risolverle su ricorso dell'impresa, quando l'ammontare dei maggiori compensi concessi non superi la somma ancora disponibile per imprevisti al momento della risoluzione, e, in ogni caso, non ecceda le L. 25.000. Nel calcolare questo limite si tiene conto, in caso di concessione di sopraprezzi o nuovi prezzi, dell'onere che essi importerebbero applicati non solamente alle quantità di lavori già inscritte in contabilità, ma anche a quelle da eseguire.

Le risoluzioni definitive dell'ispettore sono comunicate, con ordine di servizio, all'impresa; che ha l'obbligo di darvi esecuzione, salvo sempre il suo diritto di iscrivere le riserve nel registro di contabilità.

Art. 23.

Qualora le risoluzioni dell'ispettore portino a superare i limiti stabiliti nel precedente articolo, egli le presenta in forma di proposta motivata al governatore. Questi decide, quando il progetto sia stato da lui approvato e la spesa non ecceda quella assegnata all'opera nel programma di cui agli articoli 14 e 18; e in tutti gli altri casi ne riferisce al Ministro per le sue determinazioni.

Le decisioni definitive del Ministro o del governatore sono comunicate all'impresa, nei modi e per gli effetti di cui all'ultimo comma del precedente articolo.

Art. 24.

Entro i limiti d'importo di cui al paragrafo *a*) dell'articolo 17 gli ingegneri capi confermano e vistano i certificati di regolare esecuzione rilasciati dai direttori dei lavori, e procedono direttamente ai collaudi delle opere di riparazione e manutenzione, presentando, in ambeduè i casi, motivate proposte, così in merito alle riserve inscritte dall'impresa nel registro di contabilità e nel conto finale, come circa l'applicabilità o meno delle clausole penali.

Art. 25.

L'ispettore superiore procede direttamente, per mezzo di un suo delegato, al collaudo dei lavori il cui importo superi i limiti di competenza degli ingegneri capi e non ecceda le L. 250.000. Egli presenta, inoltre, proposte motivate circa le riserve e le clausole penali, ai sensi del precedente articolo.

Art. 26.

Il governatore approva i collaudi delle opere e provviste il cui importo sia compreso nei limiti di cui all'art.18; delibera sulle riserve dell'impresa e sull'applicabilità delle clausole penali, sentite le proposte motivate dell'ispettore, o dell'ingegnere capo.

Qualora, peraltro, la risoluzione della vertenza adottata dal governatore importi una spesa per maggiori compensi eccedente il quinto dell'ammontare contrattuale dei lavori, egli, prima di comunicarla all'impresa, deve richiedere l'assenso del Ministero.

Art. 27.

Il Ministro delega uno o più funzionari per il collaudo dei lavori il cui importo superi le L. 250.000.

Inoltre, per tutte le opere non comprese nel precedente articolo, udito, quando occorra, il Comitato delle opere pubbliche, approva i relativi atti di collaudo, delibera sulle riserve e sull'applicabilità delle clausole penali.

Art. 28.

Fino a che non sia in altro modo provveduto, per la gestione dei lavori pubblici, per l'ordinamento e il funzionamento interno degli uffici, s'intendono richiamati: il titolo VI della legge sui Lavori pubblici, 20 marzo 1865, all. F (Cap. II e III), le leggi 28 marzo 1912, n. 232, 16 dicembre 1912, n. 1312, e i regolamenti che vigono in Italia, in quanto non contraddicano alle presenti disposizioni ed a tutte quelle che siano state emanate per la Tripolitania e la Cirenaica.

Le atribuzioni e le facoltà, che, a tenore delle norme in essi stabilite, spettano al Ministro s'intendono demandate al governatore per i lavori e contratti la cui gestione sia da lui tenuta ai sensi dei precedenti articoli.

Art. 29.

Con decreto del Ministro delle Colonie, sarà provveduto a quanto occorre per l'attuazione del presente decreto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro delle Colonie
BERTOLINI.

COMUNICATO

Reputasi opportuno che il personale conosca le dichiarazioni che S. E. il Ministro ha avuto occasione di fare alla Camera dei Deputati nella tornata del 28 aprile p. p. circa l'esercizio del mandato dei Rappresentanti ed altri argomenti interessanti il personale.

. . . .

. . . .

Qualcuno dei rappresentanti intende il suo mandato unicamente come mezzo di sindacare, giudicare, censurare con discorsi, scritti e pubblicazioni tutto quanto fanno l'Amministrazione ed il Parlamento. Ma la Camera ha mostrato che così non deve essere inteso questo istituto, che il legislatore ha voluto sopratutto per render possibile un contatto diretto fra il direttore generale e il personale, in modo che questo possa presentare le sue aspirazioni e il direttore generale possa spiegare e chiarire i provvedimenti eliminando equivoci e fallaci interpretazioni o male intelligenze e rendendo possibile una efficace collaborazione.

L'istituto va inteso in rapporto alla sua finalità che, come dice la legge, concerne il trattamento e gli interessi del personale, e quindi è giusto ed utile che i rappresentanti esprimano i desideri dei loro rappresentati, diano il loro avviso su le proposte dell'Amministrazione, suggeriscano emende e modificazioni, quali possano loro risultare dalla pratica professionale, ma non può ammettersi che sconfinino da queste materie e pretendano di entrare in qualsiasi altro argomento di gestione tecnica ed amministrativa, che non è di loro competenza, sovrapponendosi non solo all'Amministrazione, ma perfino al Parlamento.

. . . .

. . . .

Nel mio discorso alla Camera del 7 marzo io ho già dimostrato che l'agitazione ferroviaria ha trovato un pretesto non una vera ragione, nell'asserita mancanza di convocazione.

Io non mi ripeterò, ma sta di fatto che la rappresentanza fu convocata, che i rappresentanti ebbero campo di presentare numerose e svariatissime richieste, tanto in riunioni parziali, (durate 18 giorni), quanto in riunioni plenarie, per le quali ultime la sostanza della legge verrà rispettata in quanto che nel primo biennio quattro saranno state appunto le riunioni plenarie, come la legge prescrive.

Se vi fu ritardo nel primo anno — ed io ne ho assunto la responsabilità — ciò fu dovuto alla non facile elaborazione del disegno di legge su l'opera di previdenza, che la Camera dovrà esaminare a giorni e che rappresenta un grande effettivo beneficio che non ha riscontri nè nelle altre classi di funzionari, nè negli altri paesi, ed ha riportato il plauso e l'adesione calorosa dell'immensa maggioranza dei ferrovieri.

Si è detto, da chi vuole svalutarla, che la rappresentanza non è utile a nulla perchè non le vengono portati gli argomenti importanti, e perchè nessuno dei desiderî espressi è stato accolto.

Ma di ciò si ha una smentita nel fatto stesso, che anche quando numerosi membri disertarono le adunanze, l'istituto continuò a funzionare ed i rappresentanti rimasti espressero proprio per l'opera di previdenza desiderî e voti, che poterono essere accolti anche dopo la presentazione del disegno alla Camera mediante emendamenti concordati colla Giunta del bilancio. E precedentemente, del resto, come ho detto altra volta alla Camera, si era potuto, tenendo conto dei desiderî espressi nelle riunioni dei rappresentanti, concedere loro altri quattro milioni di miglioramenti annui che vanno aggiunti ai venticinque accordati dalla legge del 1911 ed ai quattro milioni delle gratificazioni sulle economie. Anche quei quattro milioni di nuovi miglioramenti andarono in massima parte al personale inferiore e medio come ho dimostrato altra volta con cifre che nessuna ingiuria può valere a smentire.

Una delle lagnanze più vive sollevate nella presente agitazione concerne i turni di servizio pei quali si vuole la modificazione dei limiti posti nel Regio decreto del 1902. Non è qui il luogo di una discussione tecnica, ma è fuor di dubbio che le nostre disposizioni per quanto riguarda la durata del lavoro si aggirano all'incirca nei limiti fissati nelle disposizioni estere, e del resto l'Amministrazione non si fa scudo delle disposizioni del Regio decreto, per portare come norma il lavoro del personale ai limiti stabiliti dal decreto; ma invece essa tende a ridurre orari e turni ad un'equa rispondenza colla natura delle prestazioni che al suo personale richiede.

. . . .

. . . .

Inconvenienti vi possono essere, e perciò volli che fosse stabilita un'apposita Commissione; ma in un anno sono pervenuti alla Direzione generale soltanto una trentina di reclami per la massima parte non regolari, eppure nei pochi casi, che si ebbe motivo di deferire alla Commissione, questa ha potuto eliminare inconvenienti che . e . accertati.

Ciò pur troppo dimostra che se si è facili alle proteste generiche nei comizi e nella stampa, non sempre si vuole servirsi degli organi legali appositamente istituiti.

Un altro argomento che è oggetto di lagnanza, è quello delle pensioni che si rimprovera al direttore generale di non aver messo all'ordine del giorno delle riunioni, mentre per la gravità della questione, anche nei riguardi dei precedenti che si potrebbero creare verso le altre categorie di impiegati, il Governo non ha creduto che si potessero assumere impegni.

In ogni modo, anche in questa materia, ciò che è possibile fare sarà fatto e, se alcune pretese avanzate sono veramente eccessive, perchè non si può ritornare sull'assetto delle pensioni liquidate fino ad ora, essendo stati sodisfatti gli obblighi contrattuali che il fondo pensioni si era assunto, potranno però essere migliorate le liquidazioni delle pensioni posteriori se il fondo colle sole riserve e col sussidio dei proventi sarà riconosciuto, come si ha ragione di credere, sufficientemente dotato per permettere qualche miglioramento.

I risultati ottenuti, e che ho indicati, dimostrano la utilità che può avere per il personale l'istituto della rappresentanza, pur nei limiti dalla legge stabiliti, ed io confido che malgrado l'accanimento messo nel combattere questo istituto democratico, che naturalmente non raccoglie le simpatie rivoluzionarie e sindacaliste, l'istituto stesso non sarà soffocato ed il buon senso dei ferrovieri finirà col prevalere.

Ma certamente, il Governo e la Camera son fermi nel volere che il pensiero del legislatore non venga alterato mediante le violenze dei metodi, le abitudini ingiuriose, le lotte incivili, che non son consentite nei dibattiti fra i cittadini e lo debbono essere tanto meno da parte di coloro cui non è lecito mai dimenticare la loro qualità di funzionari e la vigile cura che per i loro miglioramenti ha sempre avuto il Parlamento italiano.

Ordine di Servizio N. 139. (C. M.).

Versamenti delle case cantoniere di Castel d'Azzano, S. Pietro di Legnago, Villa d'Adige, Salvaterra e Ramodipalo.

A datare dal 1° giugno 1913, le case cantoniere di Castel d'Azzano, S. Pietro di Legnago, Villa d'Adige, Salvaterra e Ramodipalo, passate alla dipendenza del Compartimento di Bologna, cesseranno dall'effettuare il versamento dei propri introiti alla stazione di Verona P. V. e lo eseguiranno invece, come indicato in appresso, rispettivamente alle stazioni di Legnago e Rovigo, le quali restano incaricate della relativa contabilizzazione secondo le disposizioni di cui all'art. 25 delle vigenti « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori ».

Case Cantoniere di	Castel d'Azzano S. Pietro di Legnago	alla stazione di Legnago
Case Cantoniere di	Villa d'Adige Salvaterra Ramodipalo	alla stazione di Rovigo

---

Ordine di Servizio N. 140. (C.)

Servizio diretto italo-francese (oltre la P. L. M.)

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1913).

In conseguenza dell'istituzione del Bollettino di scorta (Begleitzettel), oggetto dell'Ordine di Servizio 83-1913, che deve essere allegato alla lettera di vettura di ogni spedizione destinata alla Germania od in transito per detto Stato, l'alinea 10 dell'articolo 10

delle Disposizioni Complementari Speciali per il servizio diretto italo-francese (Supplemento N. 1 alla parte I *A* delle tariffe dirette - Allegato 9 alle Disposizioni regolamentari · Convenzione internazionale per il trasporto delle merci in ferrovia) dovrà completarsi con l'aggiunta del seguente punto:

« Inoltre ogni spedizione destinata alla Germania od in transito per detto Stato, che debba attraversare la frontiera per il transito di Petit Croix, deve essere accompagnata da due esemplari del Bollettino di scorta (Begleitzettel), prescritto dal Regolamento doganale tedesco. Tali esemplari, scritti chiaramente dal mittente e conformi al modello stabilito, dovranno allegarsi in busta aperta alla lettera di vettura ed essere nella medesima menzionati ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 141. (C.).

Servizio diretto italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 115-1913).

Dal 1° aprile 1913, coll'attivazione in Germania di un nuovo Regolamento doganale per le ferrovie, si è resa superflua la copia in più di lettera di vettura da presentarsi per le spedizioni destinate ad *Amburgo*, secondo il tenore delle Disposizioni complementari N. 27 all'art. 6 delle Disposizioni regolamentari.

Tale copia non dovrà quindi più essere presentata per l'avvenire.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 142. (C.).

Variazioni alle distanze chilometriche.

(Vedi Ordine di Servizio N. 380-1912).

In seguito all'attuazione del doppio binario fra Bolgheri e Campiglia Marittima, l'asse del nuovo F. V. della stazione di Castagneto Carducci viene a resultare al km. 265 + 128 (da Roma), quindi le distanze fra la detta stazione di Castagneto Carducci e quelle di Fauglia e di Riparbella aumentano di un chilometro.

In conseguenza nella tabella (73) Pisa-Roma e diramazioni ecc., a pag. 142 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, Edizione 1° luglio 1908 » la distanza di km. 47 fra Castagneto Carducci e Fauglia deve essere rettificata in km. 48, e quella di km. 25 fra Castagneto Carducci e Riparbella in km. 26.

Inoltre le stazioni di Castagneto Carducci, Fauglia e Riparbella dovranno praticare analoghe varianti nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 143. (M. e T.).

Manovre con locomotive condotte da un solo agente.

In base al R. Decreto 692 del 25 giugno 1911 sono ammesse le manovre con locomotive condotte da un solo agente negli scali merci, purchè non interessino i binari di corsa; e quando questi dovessero necessariamente essere attraversati dalle locomotive suddette dovrà salire in esse un manovratore per rilevare i segnali fatti dalla parte del fuochista.

Agli effetti di tali disposizioni, si devono intendere per binari di corsa quelli destinati alla circolazione, e cioè quelli che debbono

essere tenuti completamente liberi per il transito dei treni e gli altri destinati normalmente per il ricevimento o per la partenza dei treni.

I primi non possono mai essere impegnati con manovre eseguite da locomotive condotte da un solo agente, per gli altri il dirigente dovrà provvedere che non vengano impegnati solo quando siano o debbano essere occupati da treni viaggiatori in partenza od in arrivo, occupazione che deve ritenersi cominci dal momento in cui i viaggiatori vengono ammessi nelle carrozze, se trattasi di treni in partenza, e da 10 minuti prima dell'ora normale o prevista di arrivo e fino a quando i viaggiatori siano discesi, se trattasi di treni in arrivo, ferme restando le disposizioni regolamentari riguardanti il divieto di manovrare per rispetto all'arrivo ed alla partenza dei treni sia viaggiatori che merci.

Quando le manovre suddette dovessero eseguirsi su binari che quantunque non di corsa siano però ad essi collegati con deviatoi, questi debbono essere assicurati con fermascambi, nella posizione occorrente per impedire il passaggio delle manovre sui binari di corsa, od essere presenziati da un agente idoneo ad impedire i falsi istadamenti: restando inteso che quando trattasi di binari di corsa da considerarsi tali soltanto per determinati periodi, alla durata di questi si deve limitare il presenziamento suindicato.

Quando infine le dette locomotive di manovra dovessero attraversare i binari di corsa per recarsi a prendere servizio o a rifornirsi, o per passare da uno ad altro piazzale, il dirigente dovrà curare che siano scortate dal manovratore, il quale dovrà porre attenzione ai segnali eventualmente fatti dalla parte dove dovrebbe trovarsi il fuochista.

Il manovratore addetto a tali servizi deve essere dichiarato idoneo ad arrestare la locomotiva nell'eventualità che il macchinista venisse a trovarsi impossibilitato a continuare il proprio servizio.

L'accertamento dell'idoneità verrà fatto da un funzionario della Trazione.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 10, 11, 30 *ed ai manovratori.*

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Circolare N. 55R (C.).

Congresso della lega navale italiana in Palermo.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 maggio all'8 giugno 1913.

Ritorno: dal 1° al 15 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Napoli-Palermo e viceversa pei partecipanti al congresso che intendono percorrere tanto nell'andata quanto nel ritorno, la via mista ferroviaria-marittima;

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna.

I partecipanti provenienti dal continente che vorranno effettuare la traversata Napoli-Palermo e viceversa, saranno muniti di due distinte richieste, una da servire pel viaggio sulle Ferrovie dello Stato, sulla quale dovrà essere indicata la via Napoli-Mare, l'altra per l'acquisto all'Agenzia di Navigazione di Napoli del biglietto per la traversata marittima Napoli-Palermo e viceversa.

I partecipanti provenienti dalla Sardegna dovranno essere muniti di due richieste una da servire per l'acquisto all'Agenzia di Navigazione di Golfo Aranci del biglietto per la traversata marittima Golfo Aranci Civitavecchia e viceversa, l'altra per l'acquisto del biglietto sulle Ferrovie dello Stato. Qualora poi intendessero

effettuare il viaggio Civitavecchia-Palermo e viceversa per la via mista ferroviaria marittima, dovranno essere muniti di una terza richiesta per l'acquisto del biglietto per la traversata marittima Napoli-Palermo viceversa.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dal Continente saranno per il rimanente da osservarsi le modalità di cui alla circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 56R. (C.).

I Congresso italiano della assistenza alla emigrazione continentale in Milano.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 22 al 30 Maggio 1913

Ritorno: dal 27 Maggio al 5 Giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 57R (C.).

IX Concorso ginnastico federale italiano in Milano.

Per la circostanza del Concorso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 25 maggio 1913.

Ritorno: dal 22 al 31 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al concorso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 58R (C.).

Congresso di medici condotti in Rovigo.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 14 al 19 maggio 1913.

Ritorno: dal 18 al 23 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 — Tip. Ed. Nazionale-C.-80.

Circolare N. 59R (C.).

Il Congresso studentesco anticlericale in Milano.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 14 al 19 maggio 1913.

Ritorno: dal 18 al 23 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 60R (C.).

III Congresso stenografico magistrale italiano in Firenze.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 16 al 25 maggio 1913.

Ritorno: dal 22 maggio al 31 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 61R (C.).

Congresso generale degli impiegati dell'Umbria in Orvieto.

Per la circostanza de Congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 18 al 22 maggio 1913.

Ritorno: dal 22 al 26 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna e dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 62R (C.).

Concorsi internazionali per macchine e motori agricoli in Parma.

Per la circostanza dei concorsi sovraindicati devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di macchine e motori agricoli i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 1° giugno al 15 novembre 1913.

SPEDIZIONI DI MACCHINE E MOTORI AGRICOLI.

Andata: dal 1° giugno al 1° luglio 1913.

Ritorno: dal 15 ottobre al 15 novembre 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben divisibile la validità dal 1° giugno al 15 novembre 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, maggio 1918 - Tip. Editr. Nazionale - C-80.

Circolare N. 63R (C.).

Congresso del collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani in Cagliari.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi di partecipanti in destinazione di Civitavecchia e viceversa, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 maggio al 4 giugno 1913.

Ritorno: dal 26 maggio al 12 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Civitavecchia-Golfo Aranci e viceversa, ai partecipanti sia in provenienza dal continente che in provenienza dalla Sicilia;

Palermo-Napoli e viceversa, ai partecipanti provenienti dalla Sicilia che intendessero di effettuare, tanto nell'andata quanto nel ritorno, il viaggio in destinazione di Civitavecchia e viceversa per la via mista ferroviaria-marittima;

Palermo-Napoli o Napoli-Palermo, ai partecipanti pure provenienti dalla Sicilia che intendessero di effettuare l'andata a Civitavecchia per la via mista ferroviaria-marittima, ed il ritorno per la via interamente ferroviaria o viceversa.

Tutti indistintamente i partecipanti al congresso saranno muniti di due richieste; una da servire per l'acquisto del biglietto all'atto della partenza da stazioni del Continente o della Sicilia l'altra pel viaggio sulle Ferrovie della Sardegna. Inoltre saranno muniti di una tessera di riconoscimento.

Il rilascio dei biglietti, secondo che trattisi di viaggiatori in partenza dal Continente o dalla Sicilia sarà regolato nel modo seguente:

Viaggi dal Continente.

Le stazioni del Continente dietro ritiro di una delle richieste e presentazione della tessera di riconoscimento rilasceranno per la via più breve o per una delle deviazioni ammesse moduli *I*-202 per l'effettuazione del viaggio in destinazione di Civitavecchia e viceversa a tariffa differenziale *B*.

L'Agenzia di Navigazione di Stato in Civitavecchia dietro presentazione del modulo *I*-202 e della tessera di riconoscimento rilascera, riscuotendo il relativo importo, i biglietti di passaggio di Andata e Ritorno mod. *I*-701 e *I*-702 per la traversata marittima fino a Golfo Aranci e viceversa riportando sui tre scontrini di ciascun modulo gli estremi del modulo *I*-202 ed incassando il prezzo, raddoppiato, delle Concessioni speciali (prime tre colonne dei prezzi indicati nell'allegato al fascicolo « Condizioni e tariffe per i trasporti fuenti di Concessioni speciali — Edizione 1° dicembre 1912).

Ai viaggiatori in partenza da Civitavecchia loco l'Agenzia rilascerà i biglietti mod. *I*-701 e *I*-702 dietro ritiro di una delle richieste e presentazione della tessera di riconoscimento.

Viaggi dalla Sicilia.

Le stazioni della Sicilia dovranno richiedere al viaggiatore che specifichi quale via vuole seguire sia nell'andata che nel ritorno. Il rilascio dei biglietti dovrà avere luogo dietro presentazione della tessera di riconoscimento e ritiro di una delle due richieste e sarà regolato a seconda dei casi nel modo seguente:

a) Viaggio di andata e ritorno per la via interamente ferroviaria.

Valgono le stesse disposizioni che per i viaggi da stazioni del continente.

b) Viaggio di andata e ritorno per la via mista ferroviaria-marittima.

Le stazioni dovranno rilasciare un modulo *I*-202 in destinazione di Civitavecchia e viceversa applicando il prezzo stabilito dalla Concessione Speciale *I sui due percorsi ferroviari staccati* il primo per Palermo, il secondo da Napoli a Civitavecchia servendosi per il computo delle due distanze del prontuario distribuito dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze con Ordine di Servizio N. 61-1911 di cui alla Circolare N .16-*R*-1911.

Sul modulo *I*-202 dovranno figurare esposti separatamente i due prezzi raddoppiati corrispondenti ai due percorsi ferroviari.

L'Agenzia di Navigazione di Palermo dietro presentazione del mod. *I*-102 e della tessera di riconoscimento rilascierà, riscuotendo il relativo importo, i mod. *I*-701 e *I*-702 con le modalità già indicate per la traversata Civitavecchia-Golfo Aranci e viceversa.

Ai viaggiatori in partenza da Palermo loco la stazione di Palermo rilascerà il modulo *I*-202 a tariffa differenziale *B* per il percorso Napoli-Civitavecchia e viceversa ed invierà i viaggiatori stessi all'Agenzia di Navigazione per l'acquisto del biglietto Palermo-Napoli e viceversa.

c) Andata — via interamente ferroviaria — e ritorno — via mista ferroviaria-marittima.

Le stazioni dovranno rilasciare un modulo *I*-202 incassando il prezzo a tariffa differenziale *B* per il percorso interamente ferroviario fino a Civitavecchia nell'andata e quelli per i percorsi da Civitavecchia a Napoli e da Palermo alla stazione di origine del vaggio nel ritorno, calcolati separatamente come è detto nel caso *b*) notando poi i tre prezzi sul modulo stesso.

Pei partecipanti in partenza da Palermo (loco) la stazione di Palermo rilascerà il biglietto mod. *I*-202 incassando il prezzo a tariffa differenziale *B* per il percorso interamente ferroviario fino a Civitavecchia, andata, e quello per il percorso Civitavecchia-Napoli, ritorno.

L'Agenzia di Navigazione di Napoli dietro presentazione del modulo *I*-202 e della tessera di riconoscimento rilascerà, riscuotendo il relativo importo, il mod. *I*-701 per la traversata Napoli-Palermo, riportando sui tre tagliandi di questo gli estremi del modulo *I*-202.

d) Andata — via mista ferroviaria-marittima — e ritorno — via interamente ferroviaria.

Le stazioni rilasceranno un modulo *I*-202 incassando il prezzo a tariffa differenziale *B* per il percorso fino a Palermo e quello per il percorso da Napoli a Civitavecchia calcolati separatamente come è detto al punto *b)* nonchè quello per il ritorno da Civitavecchia per il percorso interamente ferroviario. I tre prezzi dovranno risultare sul modulo.

L'Agenzia di Navigazione di Palermo dietro presentazione del modulo *I*-102 e della tessera rilascerà — riscuotendo il relativo imuorto — il modulo *I*-701 per la traversata Palermo-Napoli riportando sui tre tagliandi di questo gli estremi del modulo *I*-202.

Per i viaggiatori in partenza da Palermo (loco) la stazione di Palermo rilascerà il mod. *I*-202 incassando ed indicando il prezzo a tariffa differenziale *B* per il percorso Napoli-Civitavecchia, andata, e quello interamente ferroviario Civitavecchia-Palermo, ritorno, ed invierà i viaggiatori stessi all'Agenzia di Navigazione per l'acquisto del biglietto Palermo-Napoli.

L'Agenzia di Navigazione di Civitavecchia, pei viaggi dalla Sicilia, si regolerà come per quelli dal continente.

I biglietti marittimi mod. *I*-702 rilasciati dalle Agenzie di Civitavecchia e di Palermo, non saranno validi pel ritorno, se non porteranno al pari di quelli ferroviari mod. *I*-202 il bollo del Comitato, come prova dell'avvenuto intervento del viaggiatore al congresso.

Le Agenzie di Navigazione di Stato di Golfo Aranci e di Napoli, dovranno perciò, prima di procedere alla vidimazione del biglietto marittimo mod. *I*-702, assicurarsi che esso porti il bollo di intervento al congresso, senza del quale non dovrà esser tenuto valido pel ritorno .

Circolare N. 64R (C.).

I Congresso del partito democratico costituzionale italiano in Roma.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato, è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 al 28 maggio 1913.

Ritorno: dal 25 maggio al 2 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 65R (C.).

Esposizione-fiera equina in Biella.

Per la circostanza della esposizione-fiera sovraindicata devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati quanto per le spedizioni degli equini, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 21 al 31 maggio 1913.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 21 al 25 maggio 1913.

Ritorno: dal 27 al 31 maggio 1913.

La concessione è altresì accordata, per un solo viaggio di andata e ritorno con l'uso di separate richieste, per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per gli espositori e giurati provenienti dalla Sicilia, che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna o dalla Sicilia, saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912, avvertendo che, tanto sul biglietto Mod. I-701 quanto sul biglietto Mod. I-702 dovrà essere indicata in penna ed in modo ben visibile la validità dal 21 al 31 maggio 1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 - Tip. Editr. Nazionale, C-80.

SENTENZA

Convenzione di Berna. - Carico obbligatorio per il mittente. - Copertoni difettosi. - Avarie. - Irresponsabilità delle Ferrovie.

L'apposizione dei copertoni nei trasporti in servizio internazionale è operazione essenzialmente inerente al carico, ed obbligatoria per il mittente che lo eseguisce.

Le Ferrovie non possono essere tenute responsabili dell'avaria sopravvenuta alle merci caricate a cura del mittente, per il fatto di avere somministrato copertoni più o meno adatti (art. 31 Dispos. Comp. Conv. Berna).

L'atto scritto nei trasporti in servizio internazionale, come in quelli in servizio interno, è richiesto ad substantium *e non ad* probationem tantum.

L'apprezzamento del magistrato di merito sulla idoneità ed irrilevanza di una prova testimoniale è giudizio di fatto insindacabile in Cassazione.

CORTE DI CASS. DI FIRENZE, 10 febbraio 1913. Filippini Adamo c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Nel 27 novembre 1909 veniva spedita a mezzo della ferrovia Paris-Ljon Mediterranée una partita di Kg. 7010 di steli di saggina da Carpentras a San Donnino a Brozzi all'indirizzo di Adamo Filippini il mittente certo Gleize, aveva richiesto l'applicazione della tariffa più ridotta ed aveva eseguito egli stesso il carico della merce su vagone scoperto sul quale erano stati disposti due copertoni.

Arrivata la merce a destinazione e riscontratasi traccia di avaria, si procedeva ad istanza del Filippini al processo verbale di accertamento prescritto dall'articolo 25 della Convenzione internazionale di Berna e dell'art. 135 delle tariffe vigenti e con questo si costatava che la merce era bagnata di acqua piovana penetrata dai copertoni i quali presentavano in più punti lacerazioni visibili all'atto del carico: si contestava pure che il danno ammontava a Lire 500.

Il Filippini ritirava la saggina con riserva e chiedeva alle Ferrovie Italiane di essere indennizzato; ma essendo riuscite infruttuose le pratiche fatte in via amministrativa conveniva nel 12 maggio 1910 avanti al pretore di Sesto Fiorentino la Amministrazione Ferroviaria proponendo istanza per il risarcimento del danno in L. 500 oltre gli accessori.

Contestata la lite, l'attore insisteva in tesi nelle sue domande e, in ipotesi chiedeva la ammissione di una prova testimoniale diretta ad accertare che i copertoni erano stati apposti sul carro dagli agenti della Ferrovia Francese. L'Amministrazione convenuta eccepiva la sua irresponsabilità ai sensi dell'art. 31 N. 1 della Convenzione di Berna, trattandosi di avaria avvenuta in dipendenza del modo di trasporto prescelto dal mittente, cioè carro aperto con copertone, si opponeva poi alla deduzione di prova avversaria dichiarandola irrilevante all'effetto di stabilire a carico delle ferrovie la responsabilità per l'avaria.

Il Pretore di Sesto Fiorentino con sentenza 29 luglio 1911 respingeva le domande attrici sia di tesi che di ipotesi: e appellatosene il Filippini avanti il Trib. di Firenze, questo con sentenza 4-14 giugno 1912 confermava la pronuncia del Pretore.

Ricorre ora in questa sede il Filippini contro la sentenza del Tribunale e ne chiede lo annullamento per 2 mezzi.

Mezzo I. Falsa applicazione degli articoli 1341 Cod .Civ. 53, Cod. Comm. 95 alleg. *D* della legge 27 aprile 1885, 44 Cod. Comm. 31 della Convenzione int. di Berna e del parag. 34 all. 1 di detta convenzione. Violazione dell'art. 360 n. 6, 517 n. 3 e 7 Cod. proc. civile.

Mezzo II. Violazione e falsa interpretazione dell'art. 31 N. 3 della detta convenzione e del parag. 34 alleg. 1 alla stessa; violazione degli art. 29 della convenzione stessa, 132 delle tariffe allegato *D* alla legge 27 aprie 1885 N. 147 e dell'art. 1153 cod. civile.

L'Amministrazione ferroviaria ha presentato contro-ricorso.

DIRITTO.

Attesochè le censure che coi due mezzi del ricorso sono fatte alla sentenza denunziata si possano, sostanzialmente, riassumere e concretare nelle due seguenti:

1° per essersi dal Tribunale ritenuto che l'operazione del carico della merce sul vagone scoperto dovesse comprendere anche quella di provvedere ai copertoni da sovrapporre alla merce stessa;

2° per aver ritenuto inammissibile la prova dedotta dal Filippini al fine di scagionarsi da ogni responsabilità per l'avaria verificatasi e riversarla sull'Amministrazione ferroviaria.

Ora quando si tengono presenti le disposizioni che disciplinano i trasporti ferroviari e internazionali, nonchè le resultanze della contestazione della lite, appare manifesto che codeste censure non sono fondate e che non sussistono le violazioni di legge che con le medesime sono formulate.

Non è fondata la prima censura.

Infatti la interpretazione che il Tribunale ha dato alle norme che governano i trasporti ferroviari internazionali resulta perfettamente conforme alla lettera della convenzione internazionale di Berna e alle regole di ragioni a cui essa si è informata.

E conforme alla lettera: perocchè nel parag. XXXIV delle prescrizioni sancite in quella convenzione è espressamente stabilito che le merci che possono essere incendiate dalle faville della locomotiva come il fieno, la paglia.... *Le fibre vegetali tessili* e simili « si ammettono al trasporto soltanto *coperte con cura* e alla condi- « zione che il mittente e il destinatario provvedano alle operazioni « di carico e scarico », e si aggiunge che « a richiesta dell'Ammini- « strazione il *mittente è tenuto a fornire i necessari copertoni* ».

Ora poichè la sentenza denunciata ha affermato, incensurabilmente, in fatto, che a merce destinata al Filippini era « facilmente esposta ad essere « infiammata dalle faville della locomotiva » ne consegue che la copertura della stessa era un obbligo imprescindibile del mittente senza la cui osservanza l'Amministrazione ferroviaria non avrebbe ricevuto il carico.

E conforme alle regole di ragione che hanno ispirato gli autori della Convenzione.

Imperocchè la copertura della merce che deve intraprendere un lungo viaggio come accade delle merci che formano oggetto dei trasporti internazionali, *è inerente al carico e dello stesso fa parte essenziale; ed è* nell'interesse medesimo dello speditore che ciò sia; perchè quando, per economia del trasporto, egli si serve di un vagone scoperto, se egli vuol raggiungere lo scopo di proteggere e difendere la merce caricata dai pericoli ai quali può andare incontro nel lungo tragitto, e quindi in particolar modo da quello di essere incendiata dalle faville che si sprigionano dalla locomotiva e di essere bagnata per effetto delle intemperie, non ha altro mezzo che servirsi degli appositi copertoni impermeabili ricorrendo, ove occorra, a prenderli a nolo dalla stessa Amministrazione ferroviaria. L'operazione del carico, in tal caso, non è completa ed ultimata se sulla merce non viene sovrapposta la copertura, e se il mittente non si sia accertato che questa corrisponda allo scopo cui è destinata.

Non è fondata la seconda censura. E a dimostrarlo occorre anzitutto togliere di mezzo due obietti che la difesa del ricorrente ha riproposta in questa sede.

Il primo è che per il trasporto della merce di cui controverte non sia necessario *l'atto scritto;* a ciò rispondano gli articoli della Convenzione di Berna e in particolar modo, tra gli altri, gli art. 6 e 31: con l'art. 6 si stabilisce tassativamente che ogni spedizione internazionale debba essere accompagnata dalla *lettera di vettura* in cui sono registrati i patti del trasporto: e nell'art. 31, disponendosi circa la limitazione della responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie per le perdite e le avarie derivate da rischi speciali, si fa menzione della *lettera di vettura* come dell'atto sostanziale al contratto di trasporto. E la dottrina e la giurisprudenza che si sono occupate della materia hanno concordemente ritenuto

che nei trasporti internazionali, l'atto scritto è indiscutibilmente richiesto *ad substantiam* e non solo *ad probationem*, non essendo possibile aver dubbio in proposito dopo la chiara e precisa locuzione della convenzione di Berna.

Il secondo obbietto consiste nella presunzione di responsabilità che si desume a carico dell'Amministrazione ferroviaria dal fatto che essa fornì i copertoni al mittente. Ma anche a questo obietto risponde vittoriosamente la lettera della Convenzione di Berna; giacchè nella *disposizione complementare* all'art. 31 si dichiara espressamente che « allorchè su domanda esplicita del mittente la ferrovia noleggia i copertoni, essa non assume responsabilità diversa da quella che le spetterebbe pel trasporto *in vagoni aperti non muniti di copertoni* » ed aggiunge che tale sua irresponsabilità ha luogo anche che si tratti di merci le quali non possono essere trasportate in vagoni aperti senza copertoni.

È evidente pertanto che di fronte a così esplicita e tassativa locuzione della Convenzione di Berna, nessuna presunzione di responsabilità sorge a carico dell'Amministrazione vettrice per il fatto della somministrazione dei copertoni, e resta quindi nel mittente la cui merce ha subito avarie, l'obbligo di provare che nella specie siansi verificati fatti dolosi o colposi per opera della detta Amministrazione in ordine ai quali essa debba rispondere dell'avaria.

Ora, nella specie, si è accinto il Filippini a dare codesta prova?

La sentenza denunziata rispondeva negativamente. La deduzione di prova testimoniale proposta dal Filippini era diretta a stabilire che la apposizione dei copertoni era stata fatta dagli agenti delle Ferrovie francesi: ma il Tribunale rispose che tale deduzione non poteva essere ammessa per due ragioni: perchè era irrilevante e perchè ea contraria all'atto scritto resultante dalla lettera di vettura.

La irrilevanza della prova fu motivata dal Tribunale osservando che, se anche fosse vero il fatto dedotto, non se ne avvantaggerebbe l'assunto del deducente, giacchè ne conseguirebbe soltanto che gli agenti delle Ferrovie avrebbero compiuto per incarico espresso o tacito del mittente una funzione che spettava unicamente a costui, e la Amministrazione ferroviaria non sarebbe rimasta impegnata. Ora tale ragionamento oltre ad essere corretto

e logico, quale conseguenza delle norme che si contengono nella disposizione complementare all'art. 31 della Convenzione di Berna, sopra riferita, è poi incensurabile in questa sede perchè costituisce un apprezzamento di fatto del magistrato di merito sulla inidoneità ed irrilevanza di una prova a conseguire il fine a cui è diretta.

Ora poichè la pronunzia del rigetto della prova è abbastanza giustificata e sorretta da codesto apprezzamento non è il caso di esaminare l'altra ragione che il Tribunale ha desunto dal disposto degli art. 1341 cod. civile e 53 del cod. Comm., concernente lo ostacolo che alla ammissione della prova sorgerebbe dall'atto scritto risultante dalla lettera di vettura, nè di vedere se nella specie ricorressero gli estremi per applicare la regola proibitiva sancita dall'art. 53 anzidetto.

Attesochè dal fin qui detto risulti manifesto che la sentenza denunciata non solo non ha violato, ma anzi fatto esatta applicazione delle disposizioni annunciate nell'epigrafe dei due mezzi: onde il ricorso stesso deve essere respinto.

P. q. m. rigetta il ricorso, condanna il ricorrente nella perdita del deposito e nelle spese in lire 300 ivi compreso il compenso di avvocato ed oltre le spese a debito da tassarsi nei modi e forme di legge.

Errata-corrige

Variazioni all'elenco dei rappresentanti. (Boll. 19-1913). — Invece di « Goito Vincenzo » leggasi: « Gaito Vincenzo », e nella finca « Variazioni », in corrispondenza di Masieri Dante, correggasi la qualifica in « Capo gestione di 1° grado ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VI - N. 21

22 MAGGIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, maggio 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Appendice all'Ordine Generale N. 28-1912.

Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Udine e di Padova.

(Vedi Bollettino N. 44-1912).

A datare dal 1° Giugno 1913 la circoscrizione delle Sezioni dei Lavori di Udine e Padova viene modificata come dal seguente prospetto:

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE O TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE	*Osservazioni*
Venezia	Udine	Treviso (*i*)-Udine (*e*).	(*e*) esclusa
		Udine (*e*)-Pontebba (*i*).	(*i*) inclusa
		Udine (*i*)-Confine illirico-Cormons (*e*).	
		Portogruaro (*i*) - Spilimbergo (*i*).	
		Spilimbergo (*e*)-Pinzano (*i*).	
	Padova	Quadrivio Gazzera (*e*) - Treviso (*e*).	
		Quadrivio Gazzera (*e*)-Portogruaro (*e*).	
		Treviso (*e*)-Motta di Livenza (*i*).	
		Treviso (*e*)-Belluno (*i*).	
		Belluno (*e*) - Longarone Zoldo (*i*).	
		Padova (*e*)-Marano (*i*).	
		Padova (*i*)-Bassano (*i*).	
		Cittadella (*e*)-Treviso (*e*).	
		Camposampiero (*e*) - Montebelluna (*e*).	

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella adunanza n. 109 del 7 maggio 1913.

Ordine di Servizio N. 144. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

Si avverte che alla *Società Cooperativa di consumo fra gli Agenti ferroviari* con sede in Ancona è stata revocata la concessione della tariffa ridotta per i trasporti effettuati a nome e per conto di detta Società, essendosi questa fusa con la Cooperativa Impiegati Civili.

Quindi, d'ora in avanti non dovranno essere accettate a tariffa ridotta spedizioni fatte in nome e per conto della ripetuta Società Cooperativa, la quale, a tale effetto, dovrà essere cancellata dall'elenco Alleg. *A* al Regolamento sui trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra agenti ed operai ferroviari, approvato dall'on. Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 27 aprile 1911.

Ordine di Servizio N. 145. (C).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con la Ferrovia di Reggio Emilia.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166, 279, 362-1912; 26 e 136-1913).

La Ferrovia di Reggio Emilia essendo stata ammessa all'applicazione della Concessione speciale XX, si avverte che la medesima venne fornita delle occorrenti tessere da L. 1 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni della ferrovia suddetta direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato .

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per i viaggi di ritorno dall'estero biglietti diretti per le stazioni della suddetta ferrovia, applicando sul percorso di questa gli stessi prezzi attualmente su di essa in vigore per i viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 146. (C.).

Servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 377-1912).

A principiare dal 1° giugno 1913, i trasporti a piccola velocità di recipienti vuoti (*scatole di legno e di cartone, secchi e mastelli*), in partenza dalla stazione di Asiago della linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta ed in destinazione di stazioni della Rete dello Stato, dovranno essere tassati per il percorso della Società stessa, quando sia tassativamente richiesta sulla lettera di porto l'aplicazione della tariffa locale N. 1 P. V., in base ai seguenti prezzi per tonnellata, divisibile di 10 in 10 Kg.:

L. 10 per le scatole di legno e di cartone;

L. 7,50 per i secchi e per i mastelli.

Tali prezzi comprendono anche il diritto fisso e la soprattassa di trasbordo a Rocchette.

Per facilitare l'applicazione dei prezzi in parola, la stazione di Asiago, oltre ad indicare sulle lettere di porto delle spedizioni in porto assegnato la tassa riguardante il percorso della Società Veneta, esporrà sulle lettere di porto medesime l'annotazione « Tassa da rispettarsi ».

In conseguenza, a pag. 42 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1913) deve essere fatta l'aggiunta risultante dall'Allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 147. (M. C.).

Estensione di servizio nella fermata di Acicastello.

La fermata di Acicastello, appartenente alla linea Messina-Siracusa, ammessa attualmente al servizio viaggiatori, bagagli e cani, merci a G. V. ed a P. V. Ordinaria con determinate restrizioni, dal 26 maggio 1913 verrà abilitata ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione ed ai trasporti di merci tanto a G. V. che a P. V. Ordinaria, pure in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente però alle spedizioni non superiori ai 500 kg. composte di colli non eccedenti il peso di kg. 80 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra le indicazioni dei servizi esposte nelle colonne 6-10 a pagina 9 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » per la stazione di Acicastello devono essere sostituite con le seguenti:

V	B	(7) G	(7) O

cancellando a piè di pagina le note (7) e 8 e riportando quest'altra:

(7) Limitatamente alle spedizioni di peso fino a kg. 500 composte di colli non superanti il peso di kg. 80 ciascuno.

Inoltre per le distanze ed il relativo istradamento da esporsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, le stazioni della Rete si regoleranno nel modo seguente:

Le stazioni del continente formeranno la distanza per Acicastello aggiungendo Km. 7 a quella indicata per Acireale. L'istradamento da esporsi sarà quello stesso segnato per la stazione di Acireale.

Le stazioni della linea Messina-Siracusa rileveranno la distanza per la detta fermata dalla tabella N. 112 a pagina 167 del ripetuto « Prontuario generale ».

Le altre stazioni della Sicilia formeranno la distanza per Acicastello aggiungendo Km. 7 a quella indicata per Acireale e Km. 2 a quella indicata per Cannizzaro, scegliendo quella che dal confronto risulterà minore. L'istradamento da esporsi sarà quello della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferrovario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », a pagina 51, esporre in prima linea:

Acicastello	—	89	Bicocca	251

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 146-1913.

AGGIUNTA AL " PRONTUARIO DEI SERVIZI CUMULATIVI E DI CORRISPONDENZA "

(Edizione 1° aprile 1913)

A pag. 42, dopo il secondo capoverso del punto « Tariffe applicabili » aggiungere quanto segue:

« Per i trasporti a piccola velocità di recipienti vuoti (*scatole di legno e di cartone, secchi e mastelli*) in partenza dalla stazione di Asiago della linea Thiene-Rocchette-Asiago ed in destinazione di stazioni della Rete dello Stato sono da applicarsi per il percorso della Società Veneta, quando sia tassativamente domandata sulla lettera di porto la tariffa locale N. 1 P. V., i seguenti prezzi per tonnellta, divisibile di 10 in 10 Kg.:

L. 10 per le scatole di legno e di cartone;

L. 7,50 per i secchi e per i mastelli.

Tali prezzi comprendono anche il diritto fisso e la soprattassa di trasbordo a Rocchette ».

Circolare N. 66R (C.).

V Congresso nazionale dei reduci dalle patrie battaglie e dei militari in congedo da tenersi in Bologna.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato, è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 maggio al 1° giugno 1913.

Ritorno: dal 29 maggio al 5 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 67R (C.).

XLII Congresso dell'associazione italiana delle industrie gaz ed acqua in Brescia.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 al 30 maggio 1913.

Ritorno: dal 28 maggio al 2 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, per i partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale

SENTENZA

Presunzione di colpa a carico del vettore ferroviario nel trasporto di persone. - Sinistro riportato da un viaggiatore nello scendere da un vagone fermatosi fuori del marciapiede della stazione. - Irresponsabilità dell' Amministrazione ferroviaria.

La presunzione di colpa a carico del vettore ferroviario è ammissibile solo nel caso di accidente che sia stato prodotto dal mezzo di trasporto, perchè non può verificarsi inadempimento e conseguente presunzione di colpa se non in correlazione ad un obbligo, che per il vettore stesso è appunto quello di fornire un mezzo di trasporto sicuro per la incolumità del viaggiatore.

Il fatto che una carrozza di un treno siasi fermata in un punto ove mancava il marciapiedi della stazione non può costituire una colpa in omittendo della Amministrazione ferroviaria e non può neppure considerarsi come causa efficiente di eventuali infortuni, attribuibili, ove non concorrano altre cause, unicamente all'imprudenza del viaggiatore.

Chi scende da un treno ha l'obbligo di usare di ogni prudenza e diligenza a tutela della propria integrità fisica, non solo avuto riguardo alla più elementare prudenza, ma in ispecie di conformità al disposto dello Art. 42 delle Tariffe ferroviarie.

R. TRIB. CIV. DI ROMA, 13 gennaio 1913, Vancini Augusto c. Ferrovie dello Stato.

IN FATTO ED IN DIRITTO.

Ritenuto che il 25 settembre 1911 Vancini Augusto, il quale viaggiava nel treno diretto N. 5 Torino-Genova, nel discendere alla stazione di Ronco Scrivia dalla vettura dove si trovava per

cambiare di classe, cadde malamente, producendosi, a quanto esso afferma, la frattura della tibia e del perone di sinistra.

In seguito a tale sinistro il Vancini chiese in via amministrativa alle Ferrovie dello Stato il risarcimento dei danni subiti. Ma nulla avendo ottenuto, con atto di citazione dell'11 maggio 1912 convenne davanti a questo Tribunale il Direttore delle Ferrovie dello Stato, per ottenere il risarcimento dei danni materiali e morali nella somma di lire 30 mila, o in quella maggiore o minore che sarebbe stata stabilita, per i danni patiti e paziendi, assumendo che l'infortunio di cui era stato vittima doveva attribuirsi a colpa dell'Amministrazione:

a) perchè il treno avrebbe dovuto fermarsi davanti la stazione per modo che chi doveva scendere potesse farlo sulla banchina, e non, come era per lui avvenuto, sul piano stradale che è molto più basso;

b) perché il guardia freni, che aveva invitato il Vancini a discendere non doveva farlo discendere per la parte della vettura riservata al personale di servizio, presentando tale via speciali difficoltà; che solamente la pratica quotidiana riesce a vincere, ed avrebbe almeno dovuto avvertire il Vancini del salto che occorreva fare.

Che, contestatasi la lite, la difesa del Vancini, in via principale chiese la condanna ai danni dell'Amministrazione delle Ferrovie, in base alla presunzione di colpa che sta a carico del vettore che non restituisce incolume il viaggiatore a destinazione, e la nomina di un perito medico per accertare le conseguenze dell'infortunio; in via subordinata chiese l'ammissione di un esame testimoniale per provare la verità dei fatti dedotti, e se del caso, la nomina di un perito per « accertare se e quali difficoltà a differenza delle « altre uscite ordinarie di una carrozza ferroviaria presenti l'uscita « dalla portella del freno ».

L'Amministrazione ferroviaria sostenne che l'infortunio doveva attribuirsi a sola colpa del danneggiato, per le ragioni che saranno esaminate in appresso, e chiese il rigetto della domanda.

E portata la causa davanti al Collegio, i procuratori delle parti all'udienza di spedizione presero le conclusioni sopra trascritte.

Attesochè per aversi la presunzione di colpa a carico del vettore, in base agli Art. 1225 e 1631 del Cod. Civ., 388 e 400 del Codice di Comm., nonchè dagli Art. 290 della legge sulle opere pubbliche e 2 del regolamento sulla polizia ferroviaria, non basta che il viaggiatore durante il viaggio abbia riportato danni alla persona, ma occorre invece, come questo Tribunale ha già altre volte ritenuto, che tali danni siano stati prodotti dal mezzo di trasporto, perchè non può verificarsi inadempimento, e conseguente presunzione di colpa, se non in correlazione ad un obbligo, che nel caso del vettore è appunto quello di fornire un mezzo di trasporto sicuro, di guisa che il viaggiatore giunga incolume a destinazione.

Che perciò non può ammettersi la pretesa del Vancini, il quale vorrebbe senz'altro che fosse affermata la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria per il solo fatto che esso ebbe a subire un infortunio viaggiando in ferrovia da Torino a Genova, ma occorre invece esaminare se le circostanze in cui tale infortunio ebbe a verificarsi valgono a porre in essere una colpa presunta o reale della Amministrazione medesima.

Attesochè a tale riguardo sia da rilevare che il Vancini, il quale come non si contesta, ebbe a cadere nel discendere da una vettura ferroviaria, riportando una frattura, assume e chiede di provare con testimoni anzitutto che la vettura in cui egli si trovava rimase molto fuori della stazione così che egli dovette scendere sul piano stradale, che è molto più basso; ed inoltre che dovendo cambiare di classe venne invitato dal guardia freni, che si trovava sul treno, a discendere per la portella del freno, riservata al personale di servizio, la quale via d'uscita sarebbe rapida e quasi perpendicolare e presenterebbe perciò speciale difficoltà che solo la pratica quotidiana riesce a vincere. Aggiunge infine l'attore che il guardia freni non si curò almeno di avvertirlo del salto, che occorreva fare mentre poi avrebbe potuto farlo discendere dalle abituali vie d'uscita, ed avrebbe anche potuto evitargli ogni discesa facendolo passare attraverso le vetture che erano intercomunicanti.

Che però il primo fatto come è agevole comprendere, non può costituire nè inadempimento contrattuale nè colpa di qualsiasi genere da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Invero non esiste alcuna prescrizione che stabilisca che le vetture si debbano fermare sempre davanti alle banchine; e del resto

sarebbe esorbitante il pretenderlo, come chiunque può facilmente comprendere per poco che pensi alle esigenze del servizio ferroviario le quali non permettono che in ogni stazione le banchine siano proporzionate alle necessità di manovra, ovvero alla lunghezza dei treni, o che questa sia commisurata alle banchine delle piccole stazioni, dove vi è un traffico minimo.

D'altra parte poi, è un fatto di comune esperienza che la mancanza delle banchine non costituisce un pericolo seriamente apprezzabile per la incolumità dei viaggiatori, potendo questi con grande facilità evitare qualsiasi inconveniente sol che usino — e non in grado eccessivo — di quella circospezione, che ciascuno deve avere per la tutela della propria persona e che al viaggiatore poi è tassativamente prescritta dall'Art. 42 delle vigenti tariffe ferroviarie.

Sotto tale riguardo quindi la mancanza delle banchine mentre non può costituire una colpa in *omittendo* dell'Amministrazione ferroviaria, non può neppure considerarsi come causa *efficiente* di eventuali infortuni dovendo questi, in casi consimili, ove non concorrano altre cause, attribuirsi unicamente all'imprudenza del viaggiatore, come più volte è stato giustamente affermato in giurisprudenza.

Che in ordine poi all'addebito che il Vancini rivolge al guardiafreni per averlo fatto discendere dalla portella del freno, è da notare come non sia necessario ricorrere ad una perizia, per convincersi che non senza un'evidente esagerazione si parla dall'attore di gravi difficoltà che avrebbe presentato quella via d'uscita, mentre tutt'al più poteva essere meno comoda dell'altra, ma non pericolosa. Infatti la difesa del Vancini asserisce che la portella del freno sia più stretta di quelle ordinarie, che la soglia di essa non sia incavata come è in queste, in modo da permettere di posare in piano il piede sul primo predellino, e che infine tale predellino sia di forma diversa da quelle altre uscite. Anche in questo caso si tratta manifestamente di piccoli inconvenienti che ben potevano essere avvertiti e superati dalla ordinaria diligenza del viaggiatore, e per ciò, anche ammesso quanto il Vancini afferma, non si può ascrivere a colpa od imprudenza del frenatore sia il fatto di avergli additato quella uscita, sia di avere omesso di raccomandargli una particolare attenzione. Nè l'essere la portella del freno *riservata al personale di servizio potrebbe servire* a confermare ciò che il Vancini

sostiene circa il preteso pericolo, perchè l'accennata disposizione — come del resto ammette la stessa difesa dell'attore è invece giustificata dalla convenienza di impedire che i viaggiatori ingombrino con la loro persona e con bagagli l'accesso o l'uscita del personale dalle vetture, che, per ragioni ovvie deve sempre compiersi rapidamente e senza ritardi.

Che per contro dalle stesse ammissioni del Vancini risulta che l'infortunio, di cui egli rimase vittima, è da attribuirsi alla sua inavvertenza, anzichè alle pretese colpe dell'Amministrazione convenuta.

Infatti non è buona regola di discendere, come egli ebbe a fare dalle vetture ferroviarie con ambe le mani ingombre di oggetti. poichè in tal modo riesce più difficile mantenere l'equilibrio, e non è possibile aiutarsi afferrandosi convenientemente con le mani stesse alle maniglie delle portelle. Ciò è tanto vero che l'attore nel suo primo esposto all'Amministrazione delle Ferrovie dichiara di essersi abbrancato *come meglio potè.*

Attesochè da quanto è stato fin qui detto consegue che i mezzi istruttori proposti dal Vancini si appalesano irrilevanti ed inconcludenti, e che mancando qualsiasi serio fondamento alla domanda per risarcimento di danni, questa dev'essere respinta. Che le spese seguono la soccombenza.

P. q. m. senza attendere ad ogni altra istanza od eccezione respinge la domanda proposta da Vancini Augusto con atto di citazione dell'11 maggio 1912 contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per risarcimento di danni, e condanna l'attore al pagamento delle spese ed onorari a favore dell'Amministrazione medesima da liquidarsi dall'estensore. Così deciso in Roma dal Tribunale suddetto in Camera di Consiglio dalla 1ª Sezione Civile il 5 marzo 1913.

ANNO VI - N. 22

29 MAGGIO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:**

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 148. (R.).

Soppressione dell'Ufficio di Ragioneria di Roma.

A decorrere dal 1° giugno 1913 verrà soppresso l'Ufficio di Ragioneria di Roma e funzionerà, in sua vece, per gli affari riguardanti i Compartimenti di Roma e di Ancona, la Sezione interna del Servizio Centrale di Ragioneria istituita con l'Ordine Generale N.26-1912.

La detta Sezione corrisponde direttamente colle Divisioni e Servizi interessati ed i suoi atti saranno firmati dal Capo della Sezione stessa con la formula « Il Capo della Sezione di Ragioneria »; però i mandati, i ruoli ed in genere gli ordini alla Cassa per uniformità a quanto si pratica dagli Uffici distaccati di Ragioneria per gli altri Compartimenti, dovranno firmarsi sotto la leggenda, già stampata « Il Capo della Ragioneria », senz'apportarvi variazioni.

La corrispondenza che riguarda detta Sezione sarà da indirizzarsi: « alla Sezione interna del Servizio Centrale di Ragioneria Via Umbria 10 - Roma ».

Ordine di Servizio N. 149. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912; 21 e 69-1913).

Nell'elenco delle deviazioni per i viaggi a tariffa differenziale *A*, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 e nell'Allegato

N. 1 dell' « Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani » devesi introdurre la seguente aggiunta:

Percorso: GENOVA-SANTHIÀ;

Via più breve: ALESSANDRIA-CASALE-VERCELLI;

Deviazione: TORINO;

Km. *di maggior percorso*: 67.

Ordine di Servizio N. 150. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 282-1913).

Col 1° giugno 1913 sono da introdursi nella Parte II *A* della nuova tariffa italo-germanica le seguenti modificazioni:

Pag. 81. - *Elenco stazioni Germaniche.* — Le indicazioni relative alla stazione di « *Zeitz Pr. Stb.* » sono da modificarsi come segue:

Erf. Sa	Zeitz . . .	—	933	893	—	821	754

ed è da eliminarsi la successiva stazione di « *Zeitz Sächs Stb* ».

Pagine 199, 295, 334, 358, 386, 397, 477, 499 e 511. *Tariffe generali G. V. e P. V. e tariffe eccezionali N.* 1, 3, 8, 11, 19, 39, 45 *e carboni.* La designazione della stazione di « *Zeitz Pr. Stb.* » è da modificarsi in « *Zeitz* » ed è da eliminarsi la successiva stazione di « *Zeitz Sächs. Stb.* » coi relativi prezzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 151. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 187-1910).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione Speciale XIV devono aggiungersi, seguendo l'ordine delle sedi, i sodalizi qui appresso indicati:

SEDI	DENOMINAZIONE
San Remo	Società ginn. « Sanremo »
Savona	Ricreatorio laico « Ambrogio Aonzo ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 152. (C.).

Concessione speciale XX. - Servizio cumulativo con le ferrovie della Società Veneta.

(Vedi Ordini di Servizio N. 166, 279, 362-1912; 26 e 36-1913).

Le linee « *Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, Cividale-Udine-Portogruaro, S. Giorgio di Nogaro - Confine A. U., Conegliano-Vittorio, Thiene-Rocchette, Torrebelvicino-Schio-Arsiero, Ferrara-Copparo, Ferrara-Cento S. Giovanni in Persiceto, Bologna-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Parma-Suzzara* ed *Arezzo-Pratovecchio Stia* » della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, essendo state ammesse all'applicazione della Concessione speciale XX, si avverte che le medesime vennero fornite delle occorrenti tessere da L. 1,00 e che dovranno tenersi validi i biglietti emessi dalle stazioni delle linee suddette direttamente per quelle di confine o porto di mare delle ferrovie dello Stato.

Queste ultime stazioni potranno a loro volta rilasciare per i viaggi di ritorno dall'estero, biglietti diretti per le stazioni delle suddette linee, applicando sul percorso di queste gli stessi prezzi attualmente su di esse in vigore per i viaggi di ritorno in base alla Concessione speciale XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 153. (C.).

Trasporti di ferro-silicio e mangano-silicio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 104-1913).

Fermo restando quanto è stato prescritto con l'Ordine di Servizio N. 104, 1913, avvertesi che i barili contenenti il ferro-silicio o il ferro-mangano-silicio devono portare la scritta, ben apparente e durevole: « *teme l'umidità* » anzichè quella « *pericolo d'incendio* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 154. (C).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di Servizio N. 94-1913).

Col 1° giugno 1913, saranno ammesse al trasporto in base al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la

Cirenaica le merci seguenti con l'assegnazione alle classi indicate di fronte a ciascuna di esse:

	PER SPEDIZIONI DI PESO	
	fino a Kg. 5000	di Kg. 5000 ed oltre
Cloruro di potassio	32	38
Concimi chimici non nominati (esclusi quelli nocivi di cui l'allegato 9 alle Tariffe delle Ferrovie dello Stato e l'allegato 3 alle Tariffe delle Ferrovie Reali Sarde . . .	39	52
Nitrato di soda	32	38
Solfato di potassa.	32	38
Solfato di soda greggio.	32	38

Opportune aggiunte dovranno, quindi, essere fatte nella nomenclatura e classificazione annessa alle « Condizioni e Tariffe » valevoli pel servizio cumulativo anzidetto (Edizione 1° gennaio 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 34 (M.).

Prefazione generale all'orario generale di servizio.

In occasione del cambiamento d'orario attivatosi il 1° maggio 1913, la Prefazione Generale all'orario generale di servizio è stata suddivisa nel seguente modo:

Parte prima. — Tutte le materie di carattere permanente, le quali perciò non subiscono variazioni in conseguenza dei cambiamenti periodici dell'orario generale dei treni.

Questa parte sarà tenuta in corrente con successive appendici e sarà ristampata soltanto a lunghi intervalli. Se ne dovrà quindi curare la conservazione nel modo migliore ed, in attesa delle dette appendici, vi si dovranno apportare a mano tutte le variazioni che verranno successivamente annunziate.

Parte seconda. — Tutte le materie soggette a forti varianti in conseguenza specialmente dei periodici cambiamenti d'orario.

Questa parte verrà ristampata ad ogni nuovo orario.

Con l'occasione si raccomanda di prendere esatta cognizione di tutte le disposizioni contenute nelle due parti della Prefazione generale di cui molte, come ad es. quelle appresso indicate, hanno subìto essenziali varianti:

prestazione delle locomotive e delle automotrici e massimo peso dei treni;

velocità massima ammessa e tabelle di prestazione da applicarsi per le locomotive ed automotrici;

compilazione delle tabelle di prestazione;

prestazione delle automotrici gruppo 86;

quantità massima di assi di cui possono essere composti i treni;

norme per la frenatura dei treni;

velocità massima dei treni rinforzati in coda;

limitazione alla circolazione delle locomotive e delle automotrici in sempice e in doppio attacco, delle locomotive riunite insieme in numero di due;

numerazione delle linee e dei fogli-orari da guardiano;

norme generali per i comporti (art. 7 sub a);

norme generali per trasporti a carro completo con treni diretti ed accelerati.

Circolare N. 35. (C.).

Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

(Vedi Ordine di Servizio N. 135-1913).

A fine di evitare ogni incertezza, si indicano nell'allegato alla presente Circolare le modificazioni ed aggiunte da farsi nel nuovo « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (ediz. 1° aprile 1913) », in dipendenza dei provvedimenti attuali nell'intervallo di tempo fra la data del Prontuario stesso e quella dell'Ordine di Servizio con cui ne fu annunziata la pubblicazione.

Nel detto allegato è, pure, inclusa una variante al ripetuto Prontuario.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 36. (C.).

Apertura delle agenzie di città a Canosa di Puglia e Potenza (B.).

(Vedi Circolare N. 78-1912).

Il giorno 1° giugno verranno aperte all'esercizio le Agenzie di Città a Canosa di Puglia ed a Potenza (*B*) e sarà istituito il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio nelle stazioni di Canosa di Puglia, Potenza Inferiore e Potenza Superiore.

Nel prospetto allegato sono indicate le relative aggiunte da apportarsi al fascicolo « Norme, Condizioni e Correspettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912 ed al Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 7v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 giugno 1913, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G-318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i veicoli a carrelli saranno destinati ad una delle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI$_{Z}^{cR}$ N. 18.961 a 18.963;

BI$_{Z}^{cR}$ N. 29.375; 29.378; 29.389; 29.422; 29.430;

ACI$_{Z}^{cR}$ N. 68.055; 68.088;

CI$_{Z}^{cR}$ N. 41.813; 41.820; 41.857;

CARRI.

F N. 170.672 a 170.674; 170.688; 171.020; 171.080 a 171.082; 171.287 a 171.289; 171.471 a 171.473; 171.497; 172.251 a 172.524; 172.374 a 172.376; 172.378 a 172.380; 172.500 a 172.502; 172.746; 172.765 a 172.768; 172.960 a 172.662; 172.996 a 172.998; 173.100; 173.162 a 173.164; 173.182 173.184; 173.303 a 173.305.

L N. 471.044 a 471.046; 471.295 a 471.297; 471.409 a 471.411; 471.422 a 471.424; 471.490; 472.025 a 472.027; 472.269; 472.282 a 472.284; 472.294; 472.443 a 472.445; 472.474; 472.492 a 472.494; 472.637 a 472.639; 472.883 a 472.885; 473.835; 475.156 a 475.158; 476.522; 477.350 a 477.353.

P N. 654.497 a 654.499; 655.387; 655.900 a 655.902; 655.965 a 655.967; 656.193.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 26, 27, 29 e 34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al " Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza "

(edizione 1° aprile 1913)

A pag. 7, fra Alessano Corsano ed Altavilla inserire « Alfa . . . . . . 120 ».

A pag. 38, di fronte al nome di Raccordo Gervasutta aggiungere nella colonna 3 l'indicazione « G (2) », riportando a pie' di pagina l'annotazione seguente:

« (2) Limitatamente ai trasporti in partenza di copertoni ed attrezzi di carico di proprietà privata destinati a Venezia ed eseguiti in base alle norme stabilite dall'art. 115 delle tariffe delle Ferrovie dello Stato ».

A pag. 73:

invertire l'intestazione delle colonne 15 e 16, indicando, cioè, il transito di Rovato nella colonna 15 e quello di Iseo nella colonna 16;

di fronte al nome di Cedegolo, nelle colonne 15, 16 e 17, alle distanze di Km. 79-62-74 sostituire quelle di Km. 78-61-73;

di fronte al nome di Erbanno-Angone, nelle colonne 15, 16 e 17, alle distanze di Km. 53-36-48 sostituire quelle di Km. 52-35-47;

di fronte al nome di Gratacasolo Pian Camuno, nelle colonne 3 e 5, al richiamo « 3 » sostituire il richiamo « 2 », depennando a pie' di pagina la nota (3).

A pag. 120, nelle colonne 1-15 del secondo prospetto aggiungere, alla sede opportuna, quanto segue:

Alfa	Tortona-Castelnuovo Scrivia	G	P	2

Allegato alla Circolare N. 36-1913.

AGGIUNTE AL FASCICOLO

« Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ».

(Edizione 1912).

— A pag. 16 fra i nomi delle stazioni di Cagli e Carpi aggiungere: « Canosa di Puglia », *Vedi pag. 36*.

— A pag. 27, fra i nomi delle stazioni di Porto Maurizio e Prato aggiungere: « Potenza Inferiore », *Vedi pag. 36* e « Potenza Superiore », *Vedi pag. 36*.

— A pagina 36, aggiungere le seguenti indicazioni.

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie, cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Canosa di Puglia	0.10	—	0.30	0.30	0.20	0.25	0.20	0.20	0.25	0.10	0.20	
1ª e 2ª	(*) Potenza Inferiore	0.15	—	0.20	0.10	0.60	1.00	0.50	0.50	1.00	0.30	0.50	
1ª e 2ª	(*) Potenza Superiore	0.15	—	0.45	0.20	0.40	0.90	0.30	0.40	0.80	0.30	0.30	

Aggiunte al Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

(Edizione 1908).

— Alle pagine 24 e 74, aggiungere alla colonna 14, di fianco ai nomi delle stazioni di Canosa di Puglia, Potenza Inferiore e Potenza Superiore- l'indicazione «G. P.».

Circolare N. 68R (C.).

Congresso regionale veneto dell'associazione nazionale italiana per il movimento forestieri in Verona, Padova, Pieve di Cadore.

Per la circostanza del Congresso sovraindicato viene ammessa l'applicazione a favore degli intervenuti, dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, colla facoltà di usufruirne pel viaggio, tanto in destinazione di Verona, quanto di Padova, in modo che essi possano recarsi all'una o all'altra delle Sedi o ad entrambe, e far ritorno in residenza dall'una o dall'altra delle sedi stesse.

L'applicazione del ribasso della concessione speciale *I*, viene anche ammessa per una gita da Padova a Longarone Zoldo (1) e viceversa che i partecipanti al Congresso potranno effettuare nell'andata con treno speciale e nel ritorno, tanto col treno speciale, quanto coi treni ordinari.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e viceversa pei provenienti dalla Sardegna e fra Palermo e Napoli pei partecipanti provenienti dalla Sicilia che intendono effettuare il viaggio di andata o quello di ritorno od ambedue i viaggi per la via mista ferroviaria-marittima.

A tale uopo, alla consueta richiesta prescritta dalla concessione, è stato sostituito un libretto composto della copertina *colore cenere* e di 4 scontrini a matrice stampati su *carta bianca.*

Ogni libretto è timbrato a secco dall'Amministrazione e porta in prima pagina della copertina il numero progressivo, il nome e la firma del titolare non che le autenticazioni della Sezione dell'Associazione N. I. M. F. ed in seconda pagina, la certificazione d'intervento al congresso e lo spazio apposito pel timbro della stazione od Agenzia che rilascia il primo biglietto.

Per tale modo, il libretto, fa altresì le veci, per ogni partecipante al Congresso, della tessera personale di riconoscimento.

(1) La gita si estenderà eventualmente fino a Perarolo, quando per il giorno della sua effettuazione fosse aperto il tronco Longarone-Perarolo.

Norme relative all'uso del libretto.

Lo scontrino N. 1 del libretto serve per l'acquisto, entro il periodo dal 24 maggio al 1° giugno 1913 del biglietto a prezzo ridotto in base alla tariffa differenziale *B* in destinazione di Verona.

Lo scontrino N. 2 serve per l'acquisto, nel medesimo periodo di tempo, del biglietto in destinazione di Padova sia in partenza dalla stazione di origine che da quella di Verona.

Lo scontrino N. 3 serve per l'acquisto entro il periodo dal 28 maggio al 5 giugno 1913, del biglietto da Padova a Longarone Zoldo (eventualmente a Perarolo) e viceversa. Lo scontrino N. 4 serve per l'acquisto entro il periodo dal 28 maggio al 5 giugno 1913, del biglietto di ritorno da Padova o da Verona; esso però non potrà essere utilizzato se il libretto non porta, nell'apposito spazio nell'interno della copertina, la certificazione dell'intervento del titolare al congresso firmata dal Presidente della Sezione.

Rilascio di biglietti da parte delle stazioni.

All'inizio di ogni viaggio il congressista deve presentare alla stazione lo scontrino relativo regolarmente compilato ancora unito al libretto; la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso, e rilascia per i viaggi relativi agli scontrini 1, 2, 4 i mod. I-201 di sola andata riscuotendo le tasse a tariffa differenziale *B*. La stazione di Padova per la gita a Longarone Zoldo (eventualmente a Perarolo) e ritorno rilascerà, dietro ritiro dello scontrino N. 3, appositi biglietti riscuotendone il prezzo.

Le stazioni della Sicilia nei casi di viaggio per la via mista ferroviaria-marittima rilasceranno un Mod. I-201 computando il prezzo stabilito dalla Concessione speciale I sulle *distanze cumulate* dei due tratti, il primo dalla stazione di partenza a Palermo, il secondo da Napoli a Verona o Padova, servendosi per il computo delle due distanze del prontuario distribuito dall'Ufficio Contabilità Riassuntiva dei Prodotti in Firenze, con Ordine di Servizio N. 61-1911 di cui alla Circolare N. 16R-1911.

Sul Mod. I-201 dovranno essere indicati distintamente i due tratti di percorso ferroviario.

Ai partecipanti al congresso in partenza da Palermo loco, che seguono la via mista ferroviaria-marittima, la stazione di Palermo, rilascerà il Modulo I-201 per il percorso Napoli-Verona o Napoli-Padova ed invierà i viaggiatori stessi all'Agenzia di Navigazione per l'acquisto del biglietto Palermo-Napoli.

In modo analogo dovranno regolarsi le stazioni di Padova e di Verona, pei viaggi di ritorno in Sicilia, quando dai partecipanti venga richiesto di effettuare il viaggio per la via mista ferroviaria-marittima.

Rilascio dei biglietti da parte delle Agenzie di Navigazione per le traversate marittime.

L'Agenzia di Navigazione di Palermo dietro presentazione del Mod. I-201 e del libretto rilascerà i Mod. I-701 per la traversata Palermo-Napoli, riportando sui tre scontrini di detto Mod. I-701 gli estremi del biglietto I-201 ed incassando il prezzo delle Concessioni speciali (prime tre colonne dei prezzi indicati nell'allegato al fascicolo « Condizioni e Tariffe per i trasporti fruenti di concessioni speciali », Edizione 1° dicembre 1910).

L'Agenzia di Navigazione di Napoli, dopo essersi assicurata che il libretto porta la certificazione dell'intervento del titolare al congresso, rilascerà nei viaggi di ritorno il Mod. I-701 per la traversata marittima Napoli-Palermo, colle modalità stesse indicate per l'Agenzia di Palermo.

L'Agenzia di Navigazione di Golfo Aranci rilascerà ai provenienti dalla Sardegna i biglietti Mod. I-701 e I-702 per la traversata marittima Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, verso semplice presentazione del libretto, registrandone però tutti gli estremi sui tre scontrini dei detti moduli.

Il biglietto Mod. I-702 non sarà valido pel ritorno se il libretto non porterà la certificazione dell'intervento del titolare al congresso, cosa della quale dovrà assicurarsi l'Agenzia di Civitavecchia, prima di procedere alla vidimazione del biglietto medesimo.

NORME GENERALI.

Tutte le norme e condizioni stabilite pei viaggi in base alle Concessioni speciali valgono anche pei viaggi di cui trattasi, in quanto non sia diversamente disposto dalla presente.

Circolare N. 69ᴿ (C).

Convegno regionale toscano di educazione fisica in Pisa.

Per la circostanza del Convegno sovraindicato, è stata accordata, pei viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 29 maggio al 1° giugno 1913.

Ritorno: dal 1° giugno al 4 giugno 1913.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengono dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165ᴿ-1912.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale.

Circolare N. 70R (C.).

XI Congresso nazionale di musica in Torino.

LIMITI DELLA CONCESSIONE E TERMINI DI TEMPO.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è stata altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia, e fra Palermo e Napoli, ed è stato ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Torino, e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviario-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altra per la via mista ferroviario-marittima.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto sul percorso della Rete dello Stato.

I viaggi dovranno essere compiuti entro i seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° al 5 giugno 1913

Ritorno: dal 4 al 10 detto.

RILASCIO DEI BIGLIETTI PER IL PERCORSO FERROVIARIO.

Le stazioni dietro ritiro della richiesta e presentazione della tessera, rilasceranno il mod. *I*-202 per il percorso ferroviario, indi-

candovi distintamente il percorso stesso di andata e quello pure ferroviario di ritorno, e regolandosi come appresso:

a) Se trattasi di viaggi di andata e ritorno per la via interamente ferroviaria il mod. *I*-202 dovrà essere rilasciato o per la via più breve o per una delle deviazioni ammesse riscuotendo il prezzo corrispondente a tariffa differenziale *B* raddoppiato;

b) Se trattasi di viaggi di andata e ritorno per la via mista ferroviario-marittima Palermo-Napoli, le stazioni sicule rilasceranno un mod. *I*-202 valevole per i tratti dalla stazione di partenza a Palermo e viceversa, e da Napoli a Torino e viceversa, ed applicheranno il prezzo a tariffa differenziale *B* sulle distanze *cumulate* dei detti due tratti, raddoppiandolo.

Le stazioni si serviranno per il computo delle distanze del prontuario distribuito dall'Ufficio Contabilità rassuntiva dei prodotti con Ordine di Servizio 61-1911 di cui alla Circolare 16R-1911.

c) Se trattasi di viaggi da compiersi nell'andata per la via interamente ferroviaria, e nel ritorno per la via mista ferroviario-marittima Napoli-Palermo, le stazioni sicule computeranno le tasse per l'andata come al punto *a*) e per il ritorno come al punto *b*) esponendole separatamente sul mod. *I*-202.

d) Se infine trattasi di viaggi da computarsi nell'andata per la via mista ferroviario-marittima Palermo-Napoli e nel ritorno per quella interamente ferroviaria, le stazioni sicule computeranno le tasse per l'andata come al punto *b*) e per il ritorno come al punto *a*) esponendole separatamente sul mod. *I*-202;

e) Per i viaggiatori in partenza da Palermo Loco la stazione di Palermo computerà a seconda dei casi *b*), *c*) o *d*) rispettivamente le tasse per il tratto Napoli-Torino e ritorno; o Palermo-Torino, andata, e Torino-Palermo, ritorno, ed invierà nei casi *b*) e *d*) i viaggiatori alla locale Agenzia di navigazione per l'acquisto dei biglietti per la traversata marittima.

Rilascio dei biglietti da parte delle Agenzie di navigazione per le traversate marittime.

L'Agenzia di Golfo Aranci rilascerà i biglietti mod. *I*-701 e *I*-702 per la traversata Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa verso

la sola presentazione della tessera di riconoscimento e della richiesta riscuotendo il prezzo per l'andata e per il ritorno, e registrerà sui moduli stessi gli estremi della richiesta, *la quale dovrà essere lasciata in possesso* del viaggiatore perchè questi possa consegnarla alla stazione di Civitavecchia onde ottenere il biglietto ferroviario.

L'Agenzia di Palermo dietro presentazione della tessera di riconoscimento e del mod. I-202 rilasciato dalla stazione d'origine (o dalla stazione di Palermo Centrale, se si tratta di viaggiatori in partenza da Palermo Loco), rilascerà nel caso sub *b*) i moduli *I*-701 ed *I*-702 per la traversata Palermo-Napoli e ritorno incassando il prezzo raddoppiato delle Concessioni speciali (prime tre colonne dei prezzi indicati nell'allegato al fascicolo « Condizioni e Tariffe per i trasporti fruenti di concessioni speciali » — Edizione 1° dicembre 1910) e nel caso sub *d*) il mod. *I*-701 per la traversata Palermo-Napoli incassandone il prezzo relativo. Nell'uno e nell'altro caso riporterà sui tre scontrini di ciascun modulo gli estremi del mod. *I*-202.

Analogamente si regolerà l'Agenzia di Napoli mod. *I*-701 per la traversata Napoli-Palermo.

Vidimazione dei moduli *I*-202 ed *I*-702 da parte del Comitato del Congresso.

I biglietti mod *I*-202 ed *I*-702 dovranno, per essere tenuti validi per il ritorno, portare il bollo del Comitato del Congresso, come prova dell'avvenuto intervento.

Norme generali.

Tutte le norme e condizioni stabilite pei viaggi in base alle concessioni speciali valgono anche pei viaggi di cui trattasi, in quanto non sia diversamente disposto dalla presente.

Circolare N. 71R (C.).

IV Congresso nazionale per le malattie del lavoro in Roma.

Per la circostanza del congresso sovraindicato è stata accordata, per i viaggi dei partecipanti, l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 4 all'11 giugno 1913.

Ritorno: dall'8 al 15 detto.

La concessione è altresì accordata per le seguenti traversate marittime:

Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa, pei partecipanti al congresso provenienti dalla Sardegna;

Palermo-Napoli e viceversa, per quelli provenienti dalla Sicilia che intendano percorrere la via mista ferroviaria-marittima.

Per gli anzidetti partecipanti che provengano dalla Sardegna o dalla Sicilia saranno da osservarsi le modalità di cui alla Circolare N. 165R-1912.

Circolare N. 72R (C).

XI Congresso nazionale fra commercianti, esercenti e industriali in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli, ed è stato ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio

di andata a Venezia e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviario-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviario-marittima.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglieto ferroviario.

I termini di tempo per la fruizione dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 13 giugno 1913

Ritorno: dall'8 al 16 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso Nazionale di musica in Torino.

Circolare N. 73R (C.).

Esposizione generale campionaria in Padova.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Padova e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviario-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviario-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per la fruizione dei ribassi sono stati fissati come appresso:

ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 1° al 30 giugno 1913.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 1° al 15 giugno 1913.

Ritorno: dal 15 al 30 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso Nazionale di musica in Torino.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 - Tip. Editrice Nazionale. C-80

Circolare N. 74[R] (C.).

V Mostra d'arte a Bagni di Montecatini.

Nella circostanza della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata, per quanto riguarda i viaggi degli espositori e giurati, per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bagni di Montecatini e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso.

ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *Ritorno*: dal 1° giugno al 15 novembre 1913.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE

Andata: dal 1° al 30 giugno 1913

Ritorno: dal 15 settembre al 15 novembre 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70[R]-1913, concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

Circolare N. 75R (C.).

III Congresso internazionale della strada in Londra.

Pei viaggi in destinazione di una delle stazioni di transito internazionale di Modane, Domodossola, Luino, Chiasso e viceversa dei partecipanti al congresso sopraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata ad uno dei transiti suindicati e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio, per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 28 giugno 1913

Ritorno: dal 23 giugno al 10 luglio 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913, concernente l'XI Congresso Nazionale di Musica in Torino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, maggio 1913 — Tip. Ed. Nazionale-C.-80.

SENTENZA

Infortuni sul lavoro. - Prescrizione. - Decorrenza. - Operai ferroviari.

L'art. 5 della legge 9 luglio 1908 N. 418, per il quale è stabilito che l'indennità spettante all'operaio ferroviario, rimasto in servizio dopo l'infortunio debba accantonarsi, salvo corrisponderla al momento in cui si verifichi la cessazione del servizio o la riduzione del salario, non ha posta una condizione sospensiva al diritto di agire per la liquidazione dell'indennità, ma al pagamento effettivo.

La prescrizione dell'azione per conseguire la liquidazione dell'indennità d'infortunio si compie decorso un anno dalla data della lesione sofferta, non già dal giorno in cui si verificarono le gravi conseguenze derivatene.

CORTE APP. DI NAPOLI - 29 Novembre 1912, Longobardi c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Che Luigi Longobardi, assunto il 7 maggio 1906 in qualità di fuochista nelle Ferrovie dello Stato, ebbe corrisposto regolarmente lo stipendio sino al mese di ottobre 1910, non ostante che in detto periodo fosse stato ammalato una volta otto mesi ed altra tre mesi per congiuntivite traumatica all'occhio destro contratta in servizio nel rompere il carbone, ed una terza per 15 giorni per scottatura al viso prodottagli da sfuggita di vapore da una valvola della macchina. Poi in seguito a visita collegiale dei medici della Amm.ne

fu messo in quiescenza per tracoma dipendente da ragioni estranee al servizio. Egli, sostenendo invece che il male l'avesse contratto in occasione del lavoro insistette con raccomandate del 31 ottobre 1911 e 30 gennaio 1911, chiedendo l'indennità stabilita dalla legge ma non essendo stato ascoltato istituì giudizio con atto notificato al Direttore delle Ferrovie ad oggetto di ottenere, mercè perizia giudiziale, la liquidazione del magistrato con i corrispondenti interessi legali, dalla data dell'infortunio, lire mille a titolo di liberanza provvisoria, e le spese.

L'adito Tribunale di Salerno in seconda sezione ritenne prescritta l'azione per non essere stata proposta nell'anno dal verificatosi infortunio, e condannò l'operaio Longobardi alle spese.

Da detta sentenza del 30 dicembre 1911 - 16 gennaio 1912, notificata il 16 febbraio successivo ha appellato il soccombente con atto del 26 detto febbraio per tutti i motivi svolti in prima istanza dolendosi specialmente degli erronei criteri che avevano indotto i primi giudici a dichiarare prescritta l'indennità di infortunio.

All'udienza dell'8 novembre 1912 la causa è passata in decisione sulle conclusioni dei procuratori innanzi trascritte.

IN DIRITTO.

Osserva che motivo principale del gravame sia quello che riflette l'ammissibilità o meno della domanda di indennizzo.

In prime cure l'attore Longobardi, ora appellante, sostenne che il termine per l'esperimento dell'azione concessa al sinistrato, dalla legge sugli infortuni decorreva dalla data dell'accertamento del danno; che in linea subordinata si doveva ritenere applicabile il termine di prescrizione biennale disposto per la revisione (il quale termine dal terzo sinistro verificatosi il 30 gennaio 1909 non era ancor trascorso) e che infine l'Amm.ne ferroviaria non poteva dedurre ad elemento per la liberazione dei suoi obblighi il fatto del sanitario, suo dipendente, che aveva escluso il danno, quando effettivamente esisteva.

Aggiunse in successiva comparsa che la prescrizione dèll'azione per il pagamento dell'indennità decorre dal giorno in cui si determina la lesione economica del sinistro, mercè la cessazione del

servizio o la riduzione del salario. E in via subordinata che il dolo l'imperizia o la negligenza dei sanitari di fiducia dell'Amm.ne per cui le conseguenze dannose dell'infortunio sono accertate, ed è precluso l'adito alle azioni per la liquidazione delle indennità, non possono essere invocati in pregiudizio dell'impiegato, ed è anzi fondata la proposta eccezione di garentia contro la stessa amministrazione.

Ora delle innanzi cennate ragioni opposte per combattere la prescrizone dell'azione, e che sono tutte riproposte all'esame del Collegio, una è speciale del Longobardi, perchè in dipendenza della sua qualità di impiegato ferrovario, e le altre sono di indole generale e pertinenti a qualsiasi operaio, che sia stato incolto da sinistro in occasione di lavoro. Tutte, però, nel caso che ne occupa sono fondate o su erronea interpretazione ovvero su falsa applicazione di legge.

Per fermo male a proposito in base all'art. 34 dello Statuto dell'Istituto di previdenza per il personale delle Ferrovie di Stato approvato con R. Decreto 23 maggio 1907 N. 289 si è affermato che la prescrizone dell'azione di infortunio non corre per l'operaio ferroviario se non dal momento in cui il salario è diminuito o cessi il servizio, perchè solo da questo momento il ferroviere realizza il suo diritto.

L'articolo anzidetto, nel sancire che l'indennità per inabilità permanente parziale non è corrisposta finchè il compartecipante colpito da tale inabilità continui il servizio presso l'Amm.ne ferroviaria senza riduzione di salario, e che si liquida l'indennità qualora in seguito si verifichi la riduzione del salario, per conseguenza di tale inabilità, oppure avvenga la cessazione dal servizio, non vieta all'operaio, vittima d'infortunio, di farsi riconoscere e determinare l'indennità spettantegli, ma sospende il pagamento di questa, fino al verificarsi di una delle due condizioni: riduzione del salario o cessazione del servizio. Racchiude, adunque, semplice sospensione al pagamento; ma non sospènde l'obbligo da parte della Cassa a corrispondere l'indennità ed il diritto dell'operaio a sperimentare la relativa azione.

E tale concetto si desume non solo dallo spirito che determinò la disposizione, quello cioè di soccorrere l'operaio quando ne abbia maggior bisogno per effetto della diminuzione del salario o della

cessazione del servizio, ma traspare chiaro dalla legge 9 luglio 1908 N. 418 relativa ai provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato, la quale sostituì il precedente Statuto. In questa legge all'art. 5 fra l'altro si legge che all'agente che ha conseguito a causa d'infortunio sul lavoro diritto ad una indennità per inabilità permanente parziale, tale indennità non è corrisposta finchè sia mantenuto in servizio senza riduzione di salario. All'atto della cessazione del servizio col pagamento della detta indennità sono corrisposti anche i relativi interessi composti in ragione del 3.50 per cento all'anno. Ed in conseguenza, essendosi usata la locuzione che la indennità sarà corrisposta all'agente che ha conseguito il diritto ad essa, è di intuitiva evidenza che il legislatore, accennando a diritto ad indennità già conseguita nel disporre circa il pagamento dell'indennità e degli interessi, ha voluto mantener fermo ed inalterato quanto aveva sancito con la legge sugli infortuni circa la promovibilità e prescrizione dell'azione per indennizzo d'infortunio e modificare per gli agenti ferroviari la sola parte riflettente l'esecuzione dell'obbligazione, sottoponendola, come innanzi è detto, ad una delle due condizioni: riduzione del salario o cessazione del servizio.

Nè altresì a buon diritto l'appellante ha invocato la legge comune e quella speciale 31 gennaio 1904 sugli infortuni, perchè entrambe non giustificano il preteso diritto a percepire l'indennità.

La speciale, nell'art. 17, stabilisce che l'azione per conseguire l'infortunio si prescrive nel termine di un anno dal giorno dell'avvenuto infortunio. E se è vero che più volte ha formato oggetto di disputa il come debba intendersi la espressione « giorno dell'infortunio » in quanto che all'interpretazione letterale del dì in cui avvenne il fatto, dal quale sono derivate le dannose conseguenze, che essa vuole indennizzare, se ne volle sostituire altra differente come quella del giorno, in cui si riconobbero inquietanti le lesioni personali derivate dallo infortunio, o quello in cui è manifestata l'inabilià al lavoro (come sostiene l'appellante); certo è che la giurisprudenza prevalente, seguita anche da questa Sezione, e che non vi è ragione convincente per mutarla, si è manifestata a favore della prima opinione, tenuto conto che il legislatore nelle varie disposizioni di legge (come negli articoli 7-9-11 alinea 1°-15 e 36) ha sempre ben distinto l'infortunio dalle sue conseguenze, da non

potersi quindi fraintendere il suo pensiero di voler cioè far decorrere la prescrizione dal giorno in cui avvenne il fatto dal quale derivarono le conseguenze dannose.

E se inoltre è fuori dubbio che la Suprema Corte di Torino, con pronunziato del 19 marzo 1909, affermò che in caso di lesione personale lieve e apparentemente innocua, avvenuta in occasione di lavoro, dalla quale siano poi inopinatamente sorte funeste conseguenze, l'infortunio deve ritenersi avvenuto, agli effetti della decorrenza di termini per la denunzia e per la prescrizione, non già nel giorno in cui si verificò la lesione, ma in quello in cui si verificarono le gravi conseguenze derivatene, non può tale massima applicarsi nell'ipotesi in esame, in cui i tre sinistri furono regolarmente denunziati e si procedette subito a norma di legge all'accertamento di ciascuno di essi. Ora se è incivile, come osservò la Cassazione torinese in detta sentenza citata dall'appellante, che resti non risarcibile l'infortunio che abbia prodotto malattie che siansi fatte palesi anche dopo un anno dal trauma, che le abbia prodotte, non concorre identicità di ragione per giudicare in conformità nella specie, molto diversa, ove si riscontra che il Longobardi, rimasto impedito al lavoro la prima volta otto mesi, la seconda per tre e l'ultima per quindici giorni, non mosse alcuna doglianza in ordine alle perizie eseguite sulla sua persona non appena denunziata l'offesa riportata, accettò anzi il giudizio dei sanitari dell'Amministrazione senza aver cura nè di liquidare l'indennizzo, nè di sperimentare la revisione come prescrive la legge nel termine di due anni dal giorno dell'infortunio.

Ascriva quindi l'appellante Longobardi interamente alla sua inerzia ed a sua colpa se si è prescritta l'azione che il suo diritto tutelava. Nè in tal modo decidendo si viene a tradire lo scopo ed il concetto ispiratore della legge sugli infortuni, di sovvenire cioè gli operai, che per causa di lavoro si sieno trovati nella impossibilità di continuare a lavorare, giacchè il legislatore, per evitare che il suo intendimento a favore degli operai infortunati si fosse tradotto in illecita speculazione a danno degli istituti che debbono risarcire l'indenizzo, ha stabilito dal giorno dell'infortunio un anno per potersi sperimentare la relativa azione e due per potersi chiedere la revisione dell'indennità nelle due ipotesi soltanto di mutate condizioni fisiche dall'infortunio, o qualora sia provato erroneo il primo giudizio.

Ed il magistrato, che è tenuto alla stretta osservanza ed applicazione della legge, non può per un sentimento di commiserazione dare al precetto legislativo concepito in termini chiari, una interpretazione estensiva la quale sarebbe contraria al volere del legislatore e si presterebbe a non far mai verificare la prescrizione. Così l'affermare che le perizie eseguite dai sanitari di fiducia dell'Amministrazione furono effetto di dolo, imperizia o negligenza, quando contro i risultati di essi non si è insorto, anzi si sono accettate implicitamente dal Longobardi con prolungato silenzio, ed il dire che esse non possono essere invocate in pregiudizio dell'impiegato, significa aver escogitato il mezzo sicuro di non far mai decorrere la prescrizione con una semplice impugnativa. E se si pone mente che il tracoma è una malattia infettiva e non può essere originata dal trauma, e si tien presente che un lungo periodo di tempo trascorse dall'ultimo infortunio subìto dall'appellante al giorno in cui si riscontrò il tracoma, ed infine che la graduale diminuzione della facoltà visiva è un fatto che si avverte da chi la subisce, si avrà la convinzione non solo dell'infondatezza dell'attacco rivolto ai giudizi dei periti della ferrovia, ma che il Longobardi è stato spinto a farlo per poter sostenere di non essersi prescritta la sua azione, mentre questa, come innanzi si è dimostrato, essendo fondata unicamente sulla legge degli infortuni sul lavoro, si è prescritta nel decorso di un anno dal giorno dell'infortunio, non potendosi applicare il termine di due anni concesso per le revisioni, giacchè a queste si dà luogo solo per rettificare precedente liquidazione di indennità che il Longobardi non curò di ottenere.

Che rigettandosi il gravame le spese vanno a carico del soccombente.

P. q. m. Uditi i procuratori delle parti rigetta l'appello di Luigi Longobardi dalla sentenza sedici gennaio 1913 del Tribunale di Salerno, che conferma.

Condanna esso Longobardi alle spese a favore dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato da tassarsi dal Consigliere Sorrentino.

Errata-corrige

Circolare N. 32 (Boll. 19-1913). — A pag. 304, riga 1ª, dopo le parole: « *ne informerà le officine,* » aggiungere « *F. S. e* ».

Alla stessa pagina, riga 2ª, dopo la parola: « *private* », aggiungere le parole: « *che riparano veicoli F. S.* »; alla 4ª riga fra le parole: « *officine locomotive* », intercalare le parole: « *F. S. che riparano esclusivamente* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

***La** spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali*

ANNO VI - N. 23

5 GIUGNO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

LEGGE *n.* 404 *dell'8 maggio* 1913, *che approva eccedenze di impegni per la somma di L.* 12,450,760 *verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-1912* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 8603,70 sull'assegnazione del capitolo n. 2: « Direzione generale - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 2.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 43.108,71 sull'assegnazione del capitolo n. 3: « Approvvigionamenti e magazzini - Personale » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

(1) Pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » N. 120 del 24 maggio 1913.

Art. 3.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 195.687,49 sull'assegnazione del capitolo n. 4: « Approvvigionamenti e magazzini - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 4.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 1.243.251,86 sull'assegnazione del capitolo n. 6: « Servizio del movimento e traffico - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 5.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 6056,88 sull'assegnazione del capitolo n. 9: « Servizio commerciale e controllo prodotti - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 6.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 742 sull'assegnazione del capitolo n. 13: « Servizio della navigazione -Indennizzi » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 7.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 213.449,03 sull'assegnazione del capitolo n. 16: « Servizio della trazione e del ma-

teriale rotabile - Personale» dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 8.

È approvata l'eccedenza d'impegni di L. 2.011.743,84 sull'assegnazione del capitolo n. 18: « Manutenzione del materiale rotabile » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 9.

È approvata l'eccedenza d'impegni di L. 599.543,57 sull'assegnazione del capitolo n. 19: « Servizio del mantenimento e sorveglianza - Personale » dello Stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 10.

È approvata l'eccedenza d'impegni di L. 671.090,51 sull'assegnazione del capitolo n. 21: « Manutenzione della linea » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 11.

È approvata l'eccendenza di impegni di L. 79.281,23 sull'assegnazione del capitolo n. 23: « Navigazione dello stretto di Messina - Forniture, spese ed acquisti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 12.

È approvata l'eccedenza di impegni di lire 88.571,42 sull'assegnazione del capitolo n. 25 «Spese generali dell'amministrazione - Forniture, spese ed acquisti» dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 13.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 1.145,12 sulla assegnazione del capitolo n. 26: « Imposte e tasse » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 14.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 134.037,01 sull'assegnazione del capitolo n. 27: « Contributo al fondo pensioni e sussidi » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 15.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 117.348,42 sull'assegnazione del capitolo n. 28: « Spese per assegni e indennità diverse al personale » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato, per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 16.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 452,06 sull'assegnazione del capitolo n. 29: « Assegni di esonero » dello stato di previsione della spesa della azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 17.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 1.663,34 sull'assegnazione del capitolo n. 32 « Spese per il terremoto 1908 » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 18.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 4.945,83 sull'assegnazione del capitolo n. 34: « Spese giudiziàli e contenziose » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 19.

È approvata l'eccedenza d'impegni di L. 26.361,93 sull'assegnazione del capitolo n. 35: « Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso di ufficio e di magazzino » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 20.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 362.166,41 sull'assegnazione del capitolo n. 36: « Indennizzi per danni alle persone ed alla proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Ar. 21.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 11.226,74 sull'assegnazione del capitolo n. 37: « Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio » dello stato di pre-

visione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 22.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 42.861,85 sull'assegnazione del capitolo n. 38: « Spese per la sorveglianza dei trasporti » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 23.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 55.524,85 sull'assegnazione del capitolo n. 40: « Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 24.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 478.213,15 sull'assegnazione del capitolo n. 41: « Spese eventuali » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 25.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 90.940,51 sull'assegnazione del capitolo n. 42: « Servizi accessorî ad impresa od in economia » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 26.

È approvata l'eccedenza d'impegni di L. 9.148,44 sull'assegnazione del capitolo n. 44: « Annualità per la ricostituzione in cinquanta anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per l'acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 28.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 350.284,22 sull'assegnazione del capitolo n. 45: « Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-1912.

Art. 28.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 2.046.650,94 sull'assegnazione del capitolo n. 50: « Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 29.

È aprovata l'eccedenza di impegni di L. 388.191,60 sull'assegnazione del capitolo n. 56: « Restituzione di multe inflitte per ritardata ultimazione di lavori » dello stato di previsione della spesa dell' azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Art. 30.

È approvata l'eccedenza di impegni di L. 3.168.467,34 sull'assegnazione del capitolo n. 62: « Acquisto di materiale rotabile » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-912.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 maggio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

LEGGE *n. 392 del 3 aprile 1913, che converte in legge il R. D. 28 dicembre 1911, autorizzante la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato a provvedere per l'impianto e l'esercizio di alcune linee ferroviarie in Tripolitania e Cirenaica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. Decreto 28 dicembre 1911, n. 1376, allegato alla presente (2), col quale la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere per l'impianto e l'esercizio di alcune linee ferroviarie in Tripolitania e Cirenaica.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 3 aprile 1913.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI — SPINGARDI.

Visto, il guardasigilli: FINOCCHIARO-APRILE.

---

(1) Pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » N. 126 del 31 maggio 1913.

(2) Vedi « Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato » N. 2 dell'11 gennaio 1912.

D. M. *del 2 giugno 1913, col quale sono portate alcune modificazioni al Regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti di cui l'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'Art. 12 della legge 13 aprile 1911, N. 310;

Visto il Regio Decreto N. 728 del 28 giugno 1912, col quale sono state portate modificazioni alle circoscrizioni compartimentali delle linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Vista la deliberazione 29 maggio 1913 del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

I sottoindicati articoli del Regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'Art. 12 della Legge 13 aprile 1911, N. 310, approvato con Decreto Ministeriale del 20 maggio 1911, sono modificati come appresso:

Art. 2 (2° comma):

Eccezionalmente gli agenti del personale navigante, in attesa della pubblicazione del Regolamento previsto dall'Art. 11 della legge 13 aprile 1911, N. 310, avranno, nelle elezioni del 1913, diritto al voto, se sono stati assunti antecedentemente al 1° gennaio 1913 con contratto di arruolamento della durata di un anno ed abbiano superato l'età di 18 anni alla data stessa.

Art. 3 (1° comma):

Per le elezioni la Rete è suddivisa in 12 circoscrizioni corrispondenti a quelle degli attuali Compartimenti.

Art. 3 (3° comma):

Il Personale navigante è raggruppato in 3 circoscrizioni elettorali, corrispondenti alle seguenti 3 linee di navigazione:

a) Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena;

b) Napoli-Palermo;

c) Stretto di Messina.

Art. 3 (ultimo comma):

Soppresso.

Art. 4 (ultimo comma):

Gli agenti del personale navigante avranno diritto, nelle elezioni del 1913, ad un solo voto.

Art. 12 (2° comma):

Le schede del personale navigante sono trasmesse all'Ispettorato di Civitavecchia per il gruppo sub *a*) dell'Art. 3, all'Ispettorato di Palermo per il gruppo sub *b*) ed all'Ispettorato di Messina per il gruppo sub *c*).

Nella tabella delle categorie annessa al citato regolamento sono introdotte le seguenti modificazioni:

Categoria 7ª:

è aggiunta la qualifica di « Scritturale » (esclusi quelli dei Magazzini, dei Reparti tecnici, delle stazioni e dei treni).

Categoria 29ª:

alla qualifica di Capo gestione è sostituita quella di Capo gestione di 1° grado.

Alla qualifica di (*) Capo gestione di 2° grado è tolto l'asterisco.

Categoria 31ª:

è aggiunta la qualifica di Scritturale (delle stazioni, dei riparti tecnici e dei treni).

Categoria 37ª:

è aggiunta la qualifica di Capo conduttore principale di 3° grado.

Annotazioni alle tabelle.

Per le sottoindicate categorie sono raggruppate le circoscrizioni conforme è indicato per ognuna di esse:

Categoria 1ª — Napoli con Bari.
» 8ª — Torino con Genova - Milano con Venezia - Ancona con Roma - Napoli con Bari e Reggio C.
» 10ª — Torino con Genova - Firenze con Bologna - Ancona con Roma - Napoli con Bari e Reggio C.
» 11ª — Napoli con Reggio C.
» 21ª — Ancona con Roma - Napoli con Reggio C.
» 24ª — Torino con Genova - Milano con Venezia - Ancona con Roma - Napoli con Bari e Reggio C.
» 25ª — Napoli con Reggio C.
» 26ª — Ancona con Roma - Napoli con Bari e Reggio C.
» 29ª — Napoli con Reggio C.
» 37ª — Napoli con Bari e Reggio C.
» 40ª — Ancona con Roma - Napoli con Reggio C.
» 41ª — Napoli con Reggio C.

Il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Roma, li 2 giugno 1913.

Il Ministro
SACCHI.

Ordine di Servizio N. 155. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Longarone Zoldo-Perarolo della linea Belluno-Cadore.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1912).

Col giorno 5 giugno 1913 verrà aperto al pubblico servizio e verrà esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ai sensi della Legge 12 luglio 1908, N. 444, il secondo tronco da Longarone Zoldo a Perarolo della linea Belluno Cadore.

1. *Descrizione della linea.* — Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed a semplice binario, si svolge in prosecuzione del precedente da Belluno a Longarone Zoldo, quasi sempre in ascesa con pendenza del 15 per mille costeggiando la destra del fiume Piave per quasi tutta la sua lunghezza che, fra gli assi dei F. V. delle due stazioni terminali, è di m. 15.459,81, la maggior parte dei quali in curve di raggio vario col minimo di m. 250.

Lungo il tronco vi sono 29 gallerie che in complesso misurano m. 3260 e delle quali le più lunghe sono quelle di Termine (metri 299), Gazzaro I (m. 335), Tovanella I (m. 302), Ospitale (m. 295), Svolta Piccola (m. 331); vari ponti e viadotti: di questi importanti uno a cinque arcate (lungo m. 41,50), uno a 21 arcate (m. 92,80) e un altro a cinque arcate (m. 52); tredici case cantoniere semplici e due doppie; undici passaggi a livello muniti di chiusura.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico le stazioni di Ospitale e di Perarolo.

2. *Descrizione delle stazioni. - Servizi cui sono abilitate.*

Longarone Zoldo — stazione d'origine del nuovo tronco: è protetta verso Perarolo da un semaforo di II categoria collocato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 851 dal corrispondente deviatoio estremo, preceduto da segnale fisso di rallentamento.

OSPITALE — stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 26 + 096,51 a destra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 26 + 025,95 e Km. 26 + 350,90 e della lunghezza utile di m. 225;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, sagoma limite;

— segnali di protezione: due semafori di II categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 460 quello verso Belluno e di m. 831 quello verso Perarolo; il primo è preceduto da segnale fisso di rallentamento;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata OS.

PERAROLO — stazione terminale del tronco, con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 34 + 055,81 a destra;

— binari di corsa: tre, compresi fra le progressive Km. 33 + 782,55 e Km. 34 + 252,35 e della lunghezza utile di m. 230 la prima linea, m. 300 la seconda e m. 330 la terza;

— scalo merci P .V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco e sagoma limite;

— rimessa locomotive, piattaforma girevole del diametro di m. 8,50 e rifornitore della capacità di mc. 50 alimentato da condotta a battente naturale;

— segnale di protezione: un semaforo di II categoria collocato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 882 dal corrispondente deviatoio estremo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamala RL.

La stazione di *Perarolo* è ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, numerario, carte-valori, oggetti preziosi, e feretri, di merci a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, di veicoli e di bestiame; quella di *Ospitale*

(non essendo ancora ultimata la costruzione in corso della strada di accesso) viene per ora ammessa ai trasporti, pure in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e di merci a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Ordinaria, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 e costituite da colli non superiori a Kg. 50 ciascuno.

3. *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Venezia ed è aggregato:

per il servizio movimento, al 5° riparto (Treviso) della Divisione di Venezia ed al Circolo Ripartizione di Venezia;

per il servizio lavori, alla Sezione di Padova della Divisione di Venezia;

per il servizio trazione, al 2° riparto (Udine) della Divisione di Venezia;

per il servizio veicoli, al riparto di Venezia;

per il servizio sanitario, all'ufficio sanitario di Milano.

Il nuovo tronco dovrà essere compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Venezia (allegato *D* alle Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc.)

Le forniture di magazzino saranno effettuate come segue:

quelle di materie di consumo e di vestiario per il personale, dal magazzino approvvigionamenti di Venezia;

quelle degli oggetti d'inventario, dal magazzino approvvigionamenti di Milano;

quelle di stampati e di oggetti di cancelleria, dal magazzino stampati di Bologna.

4. *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con le tre coppie giornaliere di treni viaggiatori attualmente circolanti sul tronco Belluno-Longarone Zoldo, le quali saranno estese al nuovo tronco.

5. *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, valori merci, feretri, veicoli e bestiame, valgono per il tronco Longarone Zoldo-Perarolo tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni Speciali » ed al « Regolamento per i trasporti

militari ». Il percorso di detto tronco deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

6. *Tariffe viaggiatori.* — Nei riguardi della tassazione dei trasporti viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al detto tronco Longarone Zoldo-Perarolo tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o tariffa differenziale *A*, sia per quelli fruenti delle Concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (Edizione Gennaio 1909)», nonchè del « Regolamento per i trasporti militari (Edizione Luglio 1911) », sia per i giornalisti e loro famiglie, come pure sono applicabili le norme e disposizioni vigenti per i viaggi degli agenti di P. S. e postali.

Sono parimenti estese al detto tronco le condizioni già fatte per il tronco Belluno-Longarone Zoldo circa i biglietti di abbonamento (Ordine Generale N. 10 ed Ordine di Servizio N. 357-1912) quindi:

1° per il computo dei prezzi dei *biglietti di abbonamento ordinari* tutta la tratta Belluno-Longarone Zoldo-Perarolo va considerata linea di II categoria;

2° i biglietti di *abbonamento per l'intera Rete* saranno valevoli per viaggiare anche sulla detta tratta senza aumento di prezzo;

3° per i *biglietti di abbonamento speciale* tutta la tratta Belluno-Longarone Zoldo-Perarolo è da considerarsi come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa e subordinatamente alle condizioni della stessa.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile, la tratta N. 216-*bis* Belluno-Longarone Zoldo verrà sostituita con altra Belluno-Perarolo, coi seguenti prezzi:

1ª classe	L.	3,45
2ª classe	L.	2,45
3ª classe	L.	1,60

7. *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle Concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per tutta la tratta Belluno-Longarone Zoldo-Perarolo le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

8. *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco Longarone Zoldo-Perarolo e fra queste e le altre del tronco Belluno-Longarone Zoldo risultano dalla tabella (52-*bis*) Belluno-Cadore, compresa nell'Allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

9. *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, valgono le norme pubblicate con l'O. S. N. 160-1909, modificato con quello N. 388-1912.

Le stazioni di Ospitale e Perarolo effettueranno i versamenti alla Cassa di Milano ogni cinque giorni con la perodicità di cui la lettera *D* dell'Allegato all'Ordine di Servizio N. 278-1908 e provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa predetta.

10. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente le carte di libera circolazione serie *A* ed *At* ed i biglietti serie *As* (di servizio) comprendenti la linea Belluno-Longarone Zoldo danno facoltà ai titolari di viaggiare anche sul tratto Longarone Zoldo-Perarolo.

Per le aggiunte da praticarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » e nei « Prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci », vedasi l'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al *personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 156. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 125-1913).

Col giorno dell'apertura al servizio delle merci della linea svizzera del Lötschberg [Frütigen-Brig (Brigue)], *la cui data verrà portata a conoscenza con altro Ordine di Servizio*, cesseranno di aver vigore le disposizioni risultanti dall'Avviso stampato in carta rosa ed allegato alla nuova Parte II *A* della tariffa diretta italo-svizzera, pubblicatasi il 1° maggio 1913.

Da tale data, pertanto, si dovrà ritenere completamente soppressa la corrispondente Parte II *B* della tariffa stessa contenuta nel 15° supplemento, il quale rimane così annullato, salvo per quanto concerne l'elenco delle stazioni italiane, che continua a rimanere in vigore fino a nuovo avviso.

Le disposizioni relative all'istradamento dei trasporti ed alla tassazione, venendo ad essere modificate in seguito alla ammissione della detta via del Lötschberg al servizio diretto italo-svizzero, si è reso necessario pubblicare un 26° Supplemento al sopra citato elenco delle stazioni italiane, il quale comprende le nuove disposizioni, sulle quali si richiama in modo speciale l'attenzione delle stazioni e degli Uffici interessati per il regolare eseguimento dei trasporti.

Detto supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze e posto in vendita al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 157. (C.).

Tariffe pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari nei servizi diretti italo-inglese ed italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 130-1913).

Col giorno dell'apertura al servizio delle merci della linea svizzera del Lötschberg [Frutigen-Brig (Brigue)], *la cui data verrà portata a conoscenza con un successivo Ordine di Servizio,* entrerà in vigore una nuova edizione delle sopra menzionate due tariffe, la cui distribuzione verrà fatta, come sempre, dall'ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e che verranno poste in vendita al prezzo di centesimi 20 per ogni esemplare.

Coll'entrata in vigore delle dette pubblicazioni restano annullate le corrispondenti tariffe, edizione 1° febbraio 1912.

Si trova necessario di richiamare l'attenzione delle stazioni e degli Uffici interessati sulle disposizioni seguenti:

a) alle tariffe in parola sono abilitate esclusivamente le stazioni che figurano nel rispettivo elenco; cesserà da tale data la facoltà concessa, come da Ordine di Servizio N. 19-1912, alle stazioni *non ammesse*, di carteggiare direttamente i trasporti in base alle tariffe di cui trattasi, e pertanto sarà da eliminarsi l'ultimo alinea dell'articolo 23, comma *a*) pag. 36, dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero in servizio internazionale, pubblicatasi il 1° gennaio 1913;

b) la tassazione dei trasporti ha luogo esclusivamente per la via di Iselle (punto I) o per la via di Chiasso (punto II);

c) per l'eseguimento dei trasporti si rimandano le stazioni a quanto è disposto nelle relative Prescrizioni di tariffa al punto 8, tanto pel servizio cumulativo italo-inglese che pel servizio cumulativo italo-belga-neerlandese.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 158. (A. M. P.).

Somministrazioni alle stazioni di materie di consumo e di oggetti di cancelleria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 221 e 314-1908 e N. 1-1911).

Art. 1.

A modificazione dell'Ordine di Servizio N. 221-1908 sono aboliti a cominciare dal 1° novembre 1913, gli assegni in denaro alle stazioni per le materie di consumo e per gli oggetti di cancelleria di cui l'allegato *C* di detto Ordine di Servizio, del quale resta perciò abrogato l'articolo 5.

Tali oggetti saranno invece somministrati alle stazioni quadrimestralmente nelle quantità fissate dalle Divisioni di Movimento, secondo le norme in vigore per gli assegni in natura dei materiali specificati nei mod. *A*-146 e *A*-148, nei quali dovranno essere aggiunte rispettivamente le voci delle materie di consumo e degli oggetti di cancelleria indicati nel detto allegato *C*, fatta eccezione di quelli che il Servizio Movimento ritenesse di fare acquistare di volta in volta direttamente dai Capi Stazione con pareggio delle spese mediante mod. *R*-105.

Art. 2.

Anche per gli assegni in natura di cui al precedente articolo valgono le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 1-1911 in quanto riguarda le possibili variazioni sulle quantità fissate nei mod. *A*-146 e *A*-148 e da computarsi sulle forniture del terzo quadrimestre ed in quanto concerne le modalità della loro distribuzione.

Art. 3.

Il Servizio Approvvigionamenti provvederà perchè la distribuzione di tutti gli oggetti di cancelleria e quella degli stampati venga, possibilmente, effettuata col sistema del carro blocco, per consegna diretta alle stazioni.

Art. 4.

La corresponsione degli assegni in danaro per l'esercizio 1913 e 1914, sarà calcolata limitatamente a tutto il mese di ottobre 1913.

I Magazzini provvederanno perchè venga ultimata entro detto mese la somministrazione degli oggetti di consumo e di cancelleria considerati nel presente Ordine di Servizio, relativamente al secondo quadrimestre del detto esercizio.

Art. 5.

Le Divisioni del Movimento dovranno fare pervenire entro il 30 giugno 1913 ai Magazzini Approvvigionamenti e stampe gli elenchi *A*-151 delle modificazioni da apportarsi rispettimente agli assegni *A*-146 e *A*-148 delle materie di consumo e della cancelleria, delle stazioni.

Ordine di Servizio N. 159. (P.)

Testo del regolamento per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale.

In seguito alle modificazioni portate con Decreto Ministeriale 2 giugno 1913 al Regolamento approvato con Decreto Ministeriale 20 maggio 1911 per la determinazione delle categorie e per la nomina dei Rappresentanti del personale, di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911-310, si pubblica qui unito il Testo modificato del Regolamento stesso.

Circolare N. 37 (M.).

Tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici.

(Vedi Circolare N. 23-1913).

La tabella degli indirizzi telegrafici e telefonici, di cui la circolare N. 23-1913, deve andare in vigore col giorno 10 giugno 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 65 fra Ospedaletto Lodigiano ed Ospitaletto Bresciano inserire:

Ospitale / Belluno-Cadore / Venezia / Belluno / 52-*bis* / V / B / / G (8) / — / O (8) / — / — / S / — / — / F / — / — / — / / — / S /

riportando in calce la seguente nota:

(8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 200 ciascuno e costituiti da colli non superiori a Kg. 50 ognuno.

a pag. 68 fra Pentima e Pereto inserire:

Ospitale / Belluno-Cadore / Venezia / Belluno / 52-*bis* / V / B / / G / A / O / V / B / S / — / —/ F / — / — / — / — / S /

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche sostituire l'indicazione di « Longarone Zoldo » con « Perarolo ».

— a pag. 130 sostituire la tabella 52-*bis* « Belluno-Cadore, con quella di cui l'annesso Allegato *B*.

— a pag. 230 fra Ospedaletto Lodigiano ed Ospitaletto Bresciano inserire:

Ospitale / 162-95-107-141-29-15 / 1328 / 1342 /

— a pag. 231 fra Pentima e Pereto inserire:

Perarolo / 162-95-107-141-29-15 / 1336 / 1350 /

Inoltre nei « Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci », le sta-

zioni della Rete inseriranno, nell'apposita sede, il nome delle nuove stazioni di Ospitale e di Perarolo con le relative distanze od instradamenti determinati nel modo seguente:

Le distanze fra le stazioni del nuovo tronco Longarone Zoldo-Perarolo e quello del tratto Belluno-Longarone Zoldo, si desumeranno dalla tabella 52-*bis* di cui l'Allegato *B*.

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per le stazioni di Ospitale e Perarolo aggiungendo rispettivamente Km. 7 e 15 a quella indicata nei loro prontuari per Longarone Zoldo, e l'instradamento relativo sarà quello indicato per quest'ultima stazione.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910) »:

— a pag. 26 fra Ospedaletto Lodigiano ed Ospitaletto Bresciano inserire:

Ospitale / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 /

a pag. 27 fra Pentima e Pereto inserire:

Perarolo / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 /

Nel fascicolo: « Distanze chilometrichhe dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1ª Luglio 1910) » a pag. 11 fra Ospedaletto Lodigiano ed Ospitaletto Bresciano inserire:

Ospitale / 681 / 908 / 1342 /

Alla stessa pagina, fra Pentima e Pereto, inserire:

Perarolo / 689 / 916 / 1350 /

Nel fascicolo : « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei

trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferrovario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) » a pag. 31 fra Ospedaletto Lodigiano ed Ospitaletto Bresciano, inserire:

Ospitale / Camposampiero-Bologna-Livorno C. / 684 / Camposampiero-Ravenna-Castellammare Ad.-Isernia / 908 / Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno / 1342 /.

— a pag. 33, fra Pentima e Pereto, inserire:

Perarolo / Camposampiero-Bologna-Livorno C. / 692 / Camposampiero-Ravenna-Mare A.-Isernia / 916 / Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno / 1350 /.

(52 *bis*) **Belluno-Cadore.**

Belluno					
10	**Fonte nelle Alpi Polpet**				
17	8	**Faè Fortogna**			
20	11	4	**Longarone Zoldo**		
27	18	10	7	**Ospitale**	
35	25	18	15	8	**Perarolo**

Circolare N. 76R (C.).

Congresso degli olivicoltori italiani in Salerno.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Salerno e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 10 giugno 1913

Ritorno: dall'8 al 14 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, aprile 1913 — Tip. Editrice Nazionale

Circolare N. 77R (C.)

Congresso annuale della Società di patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Torino e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 12 giugno 1913

Ritorno: dal 10 al 16 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale

Circolare N. 78R (C.).

IV Congresso dei direttori sanitari degli ospedali in Bergamo.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Bergamo e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 19 giugno 1913.

Ritorno: dal 16 al 25 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Circolare N. 79R (C.).

IV Esposizione internazionale d'automobili in Pietroburgo.

Gli oggetti di ritorno dalla sopra indicata Esposizione, inauguratasi il 18 maggio 1913 e della durata probabile di 15 giorni, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1° che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana; o, se furono eventualmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate, dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopra menzionata tariffa internazionale italiana;

2° che alla lettera di vettura, pure internazionale diretta, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3° che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4° che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5° che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6° che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7° che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente:

8° che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettere di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono, od a quella dove è limitato il trasporto gratuito, e non dovranno essere consegnati alle parti, ma, insieme al foglio di via, saranno inviati all'Ufficio Controllo competente, avvertendo che, trattandosi di trasporti per stazioni delle Ferrovie Secondarie i ripetuti documenti dovranno essere trattenuti dalle stazioni di transito colle Ferrovie medesime ed inviati all'Ufficio Controllo sopra menzionato.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi pel rimanente alle prescrizioni risultanti dall' « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero » del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere applicate dalla data della presente Circolare, fino a nuovo avviso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 — Tip. Editrice Nazionale.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 159-1913.

TESTO DEL REGOLAMENTO

Per la determinazione delle categorie e per la nomina dei rappresentanti del personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310 approvato con decreto Ministeriale del 20 maggio 1911, con le modificazioni approvate con decreto Ministeriale del 2 giugno 1913.

Art. 1.

Per costituire la rappresentanza di cui all'art. 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310, il personale è suddiviso in 46 categorie, come alla tabella annessa al presente Regolamento.

Ogni categoria ha un rappresentante ed un supplente, che vengono eletti mediante votazione in doppio grado con le norme stabilite negli articoli seguenti.

Le elezioni sono indette dal Direttore Generale.

Art. 2.

Sono elettori gli agenti che abbiano conseguita la nomina a stabile od in prova antecedentemente al 1° gennaio dell'anno in cui si fanno le elezioni, se queste hanno luogo nel secondo semestre, od antecedentemente al 1° luglio dell'anno precedente, se le elezioni hanno luogo nel primo semestre.

Eccezionalmente gli agenti del personale navigante, in attesa della pubblicazione del Regolamento previsto dall'articolo 11 della legge 13 aprile 1911, n. 310, avranno nella prima elezione diritto al voto, se sono stati assunti antecedentemente al 1° gennaio 1913 con contratto di arruolamento della durata di un anno ed abbiano superato l'età di 18 anni alla data stessa.

Art. 3.

Per le elezioni la Rete è suddivisa in 12 circoscrizioni corrispondenti a quelle degli attuali Compartimenti.

Per alcune categorie poco numerose viene ridotto il numero delle circoscrizioni raggruppando fra loro più circoscrizioni Compartimentali, come è indicato in nota nella annessa tabella.

Il personale navigante è raggruppato in 3 circoscrizioni elettorali, corrispondenti alle seguenti 3 linee di navigazione:

a) Civitavecchia-Golfo Aranci e Terranova-Maddalena;

b) Napoli Palermo;

c) Stretto di Messina.

Art. 4.

Gli agenti di ciascuna categoria appartenenti sia ai Servizi Centrali sia alle Direzioni Compartimentali eleggono, nella circoscrizione in cui risiedono, un delegato ed un supplente.

Egualmente gli agenti del personale navigante eleggono, per ciascun gruppo a cui appartengono e per ciascuna categoria, un delegato ed un supplente.

Non è eleggibile a delegato o supplente di una categoria chi non vi appartiene.

Non è eleggibile a delegato o supplente in una circoscrizione chi non vi risiede, o, se del personale navigante, chi non appartiene al gruppo formante la circoscrizione stessa.

Hanno diritto ad un voto gli agenti che al 1° gennaio dell'anno, in cui si fanno le elezioni, hanno un'anzianità di servizio non superiore a 10 anni; a due voti quelli che hanno anzianità superiore a 10 ma non a 20 anni; a tre voti quelli che hanno anzianità maggiore.

L'anzianità si conta dalla decorrenza della nomina a stabile, provvisorio, in prova od a tempo indeterminato conferita dalle Società ferroviarie o dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; e dalla data di nomina nel personale di ruolo organico od in quello

transitorio, di cui alla legge 3 marzo 1904 n. 66 per i provenienti dalle altre Amministrazioni governative.

Gli agenti del personale navigante avranno diritto nelle elezioni del 1913 ad un solo voto.

Art. 5.

Le votazioni hanno luogo presso gli uffici, le officine, i magazzini, i depositi, le stazioni e le fermate che saranno indicate secondo istruzioni da impartirsi dal Direttore Generale, e per il personale navigante possono anche aver luogo a bordo dei piroscafi.

Art. 6.

Le operazioni elettorali sono presiedute in ciascuna sede elettorale da un agente che sarà designato secondo istruzioni da impartirsi dal Direttore Generale.

Art. 7.

A ciascuna delle sedi elettorali di cui all'art. 5 sarà rimesso l'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, distinti per categoria e con la indicazione del numero dei voti, a cui ciascun elettore ha diritto.

Art. 8.

Le schede sono fatte secondo un modello uniforme ed in modo che gli elettori le possono chiudere, e portano attaccata una cedolina. Esse sono di colore diverso a seconda che l'elettore ha diritto ad uno, a due od a tre voti.

Art. 9.

Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda due candidati.

I candidati devono essere designati col nome e cognome scritto in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione all'infuori della qualifica personale.

Le tavole destinate alla scrittura delle schede devono essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto.

Art. 10.

Nei giorni designati l'elettore che si presenta a votare riceve, da chi è incaricato di presiedere le operazioni elettorali, una scheda del colore corrispondente al numero dei voti a cui ha diritto; si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda l'indicazione di due candidati e dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e l'indicazione della categoria a cui appartiene, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio nome.

L'incaricato, dopo verificato il nome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta chiusa a chiave od a sigillo.

Gli agenti analfabeti possono farsi scrivere la scheda e la cedolina dall'incaricato suddetto.

Art. 11.

Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto negli elenchi di cui all'art. 7, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il nome in un elenco suppletivo a quello della categoria alla quale l'agente appartiene e gli consegna la scheda del colore corrispondente all'anzianità di servizio che gli viene dichiarata dall'agente, il quale è tenuto a ripetere per iscritto tale dichiarazione sulla cedolina attaccata alla scheda .

Le schede così consegnate vengono tenute separate da quelle degli altri votanti.

Appena chiusa la votazione l'incaricato comunica il nome, cognome e qualifica degli agenti, di cui nel presente articolo, al Capo Compartimento nel quale risiedono gli agenti medesimi, in seguito a che il Capo Compartimento stesso assume presso l'Ufficio dal quale essi dipendono le informazioni atte a stabilire la capacità elettorale e l'anzianità in servizio degli agenti suddetti e le comunica al presidente del seggio elettorale, di cui al seguente art. 14.

Art. 12.

Le schede raccolte e suddivise per categorie, insieme agli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiuse in buste suggellate, una per ciascuna categoria, e trasmesse in piego assicurato al Capo Compartimento.

Le schede del personale navigante sono trasmesse all'Ispettorato di Civitavecchia per il gruppo sub *a*) dell'art. 3, all'Ispettorato di Palermo per il gruppo sub *b*) ed all'Ispettorato di Messina per il gruppo sub *c*).

Le schede raccolte a forma dell'art. 11 e i relativi elenchi suppletivi debbono essere chiusi in busta a parte, e trasmessi al Capo del Compartimento nel quale gli agenti risiedono.

Art. 13.

Trascorsi 4 giorni dall'ultimo giorno della votazione, i Capi Compartimento fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi suggellati, dei quali al precedente art. 12. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie per darne poi comunicazione al Presidente del rispettivo seggio elettorale.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da sviamento negli Uffici di spedizione, il Capo Compartimento ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose ne rilascia dichiarazione al Presidente del seggio elettorale.

Art. 14.

I seggi per lo scrutinio funzionano presso gli Uffici dei Capi Compartimento e presso gli Uffici di navigazione indicati nel precedente art. 12. Per il personale ferroviario sono composti del Presidente e di 4 scrutatori, da scegliersi fra gli elettori, nominati dai Capi Compartimento; per il personale navigante sono composti di un Presidente e di due scrutatori nominati dai dirigenti gli Uffici di navigazione.

Le predette autorità nominano pure due supplenti, che sostituiscono gli scrutatori impediti od assenti, scegliendoli fra gli elettori.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori.

Art. 15.

Costituito il seggio nelle ore antimeridiane del giorno designato, si accerta se il numero dei pieghi suggellati corrisponda a quello delle sedi elettorali.

Nel caso che ne manchi qualcuno, si fa risultare dal processo verbale, di cui al seguente art. 17, riportandovi il sunto delle dichiarazioni che avrà comunicato il Capo Compartimento ai sensi dell'ultima parte dell'art. 13.

Dopo ciò si procede all'apertura dei pieghi suggellati e delle buste suggellate in essi contenute successivamente per ogni categoria e si fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi.

Verificato il numero delle schede contenute in un piego, il Presidente, prima di immettere nell'urna destinata alla rispettiva categoria le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. Un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le schede di cui all'art. 11 non saranno immesse nell'urna se non dopo che il seggio siasi pronunciato sulla regolarità di esse in base alle informazioni avute.

Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha la capacità elettorale, o che, avendo dichiarato un'anzianità in servizio maggiore di quella che risulta realmente, ha fruito di un numero di voti maggiore di quello spettantegli, la scheda verrà annullata.

Art. 16.

Compiuta l'immissione delle schede nelle urne destinate a ciascuna categoria, il Presidente del seggio, assieme agli scrutatori presenti, ne farà lo spoglio.

I nomi inscritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di due, quelli successivi al secondo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma sul cedolino, contengano segni di riconoscimento e le schede non conformi al modello stabilito.

Elevandosi contestazioni intorno ad una scheda il seggio si pronunzia in via definitiva, a maggioranza di voti, sulla contestazione.

Se lo scrutino non può compiersi in un giorno solo, si suggella l'urna e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede per ogni categoria e riscontrato il numero dei votanti con quello delle schede, il seggio elettorale compila un processo verbale secondo apposito modulo nel quale devono essere indicati per ogni categoria i nomi di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportato.

Il processo verbale deve essere firmato da tutti i componenti il seggio.

Le schede, prima che il seggio sia sciolto, vengono bruciate.

Sono dichiarati eletti i due candidati che hanno riportato il numero maggiore di voti. A parità di voti ha la precedenza il più anziano di servizio ed a pari anzianità il maggiore di età.

Dei due eletti il primo è il delegato, il secondo è il supplente.

Il supplente sostituisce il delegato assente od impedito, e diventa delegato nel caso che il titolare rinunzi al mandato, o cessi dal servizio, o venga degradato.

Analogamente cessa il mandato del supplente nel caso di rinuncia, di cessazione dal servizio o di degradazione.

Art. 18.

Appena compilato il processo verbale, il Presidente del seggio lo rimette al Capo Compartimento, per l'inoltro al Direttore Generale. Per il personale navigante i verbali sono rimessi al Capo del locale Ufficio di navigazione per l'inoltro al Direttore Generale.

Art. 19.

Il Direttore Generale ricevuti i verbali fa compilare per ogni categoria l'elenco dei delegati e dei relativi supplenti colla indicazione del seggio in cui riuscirono eletti, e convoca separatamente per ogni categoria i delegati per l'elezione del rappresentante della categoria stessa e del supplente.

Art. 20.

I delegati di ciascuna categoria si radunano a Roma sotto la presidenza di un funzionario nominato dal Direttore Generale, per eleggere il rappresentante della categoria ed il supplente da scegliersi entrambi fra i delegati stessi.

Le funzioni di segretario sono assunte da un funzionario nominato pure dal Direttore Generale.

In caso di impedimento di un delegato, questo è sostituito dal supplente. Il supplente ha diritto al voto ma non è eleggibile.

La votazione è segreta ed è valida qualunque sia il numero dei presenti.

Con una prima votazione si elegge il rappresentante; e subito dopo proclamato il rappresentante si elegge il supplente.

Ogni delegato dispone in ciascuna votazione di un numero di voti pari alla somma dei voti a cui hanno diritto gli agenti inscritti nella rispettiva circoscrizione elettorale.

A tale effetto riceve dal Presidente, separatamente per ciascuna votazione, tante corrispondenti schede firmate dallo stesso Presidente e valevoli per uno, cinque, dieci, cinquanta, cento voti cadauna.

Le schede, dopo riempite dai delegati col nome e cognome del candidato, sono deposte nell'urna.

Art. 21.

Terminata ciascuna votazione, il Presidente fa, seduta stante, lo spoglio delle schede alla presenza dei delegati che ne possono prendere visione.

I nomi scritti sono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede non firmate dal Presidente e nulli i voti dati ad agenti che non siano delegati effettivi della categoria.

Elevandosi contestazioni, queste vengono decise in via definitiva dai delegati e supplenti presenti e dal Presidente. A parità di voti, prevale quello del Presidente.

Art. 22.

Fatto lo spoglio delle schede, il segretario compila il processo verbale su apposito modulo, nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati per l'elezione tanto del rappresentante quanto del supplente, ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

È dichiarato eletto in ciascuna votazione il candidato che ha in essa riportato maggior numero di voti. A parità di voti sarà proclamato il più anziano di servizio, ed a pari anzianità il maggiore di età.

Il processo verbale è firmato dal Presidente, dal segretario e dai delegati e supplenti presenti.

Art. 23.

I processi verbali di ciascuna elezione dei rappresentanti di categoria e dei supplenti vengono dai relativi Presidenti trasmessi al Direttore Generale.

Art. 24.

I rappresentanti ed i loro supplenti rimangono in carica fino al termine dell'anno finanziario successivo a quello in cui hanno luogo le elezioni, salvo che decadano o cessino per le ragioni indicate nell'art. 17 ultimo comma.

I delegati ed i loro supplenti rimangono pure in carica per la stessa durata, e saranno, nella circoscrizione nella quale furono eletti, gli intermediari fra i rappresentanti e gli agenti.

I rappresentanti di categoria avranno, nella loro circoscrizione, anche la funzione di delegato.

Nelle circoscrizioni in cui per qualche categoria l'elezione del delegato sia andata deserta, o successivamente all'elezione sia venuto a mancare tanto il delegato che il supplente, gli agenti della categoria medesima per comunicare col rappresentante si rivolgeranno al delegato della finitima circoscrizione che sarà indicata dal Direttore Generale.

Art. 25.

Con altro decreto saranno stabilite le norme per l'esercizio delle funzioni dei rappresentanti e dei delegati nonchè per i rapporti fra rappresentanti, delegati ed agenti, e così pure per la concessione dei congedi e delle indennità di trasferta ai rappresentanti ed ai delegati, quando occorra.

Visto:

Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici

E. Sacchi.

Indicazione delle categorie in cui è diviso il personale appartenente all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la rappresentanza di cui all'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Personale ferroviario

Categoria	Grado	QUALIFICHE
I (*a*)	3	Capi divisione
»	4	Ispettori capi
»	4	Cassieri principali
2	5	Cassieri di 1° grado
»	5	Ispettori principali
»	6	Cassieri di 2° grado
»	6	Ispettori
»	7	Allievi ispettori
3	7	Capi ufficio
»	7	Sotto ispettori
»	7	Sotto cassier
»	8	Controllori di 1° grado
»	8	Sotto capi ufficio
»	8	Segretari amministrativi
»	8	Segretari di ragioneria
»	8	* Capi sezione amministrativi

Categoria	Grado	QUALIFICHE
4	8	Applicati tecnici principali
»	9	Applicati tecnici
»	11	Assistenti dei lavori
»	11	* Assistenti tecnici
5	8	Capi disegnatori
»	9	Disegnatori principali
»	11	Disegnatori
»	12	Aiutanti disegnatori
6	9	Applicati principali (esclusi quelli dei Magazzini e delle Stazioni.)
»	9	Controllori di 2° grado
»	11	Applicati (esclusi quelli dei Magazzini delle Stazioni e dei treni.)
»	11	* Contabili (esclusi quelli dei Magazzini delle Stazioni e dei treni.)
»	11	* Impiegati (esclusi quelli delle Stazioni.)
»	11	* Commessi di officina

a) Per la categoria 1ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Bari.

Categoria	Grado	QUALIFICHE
7	12	Aiutanti applicati (esclusi quelli dei Magazzini, dei Riparti tecnici, delle Stazioni e dei Treni.)
7	13	Scritturali (Id.)
8 (b)	12	Scrivane
9	12	Capi uscieri
»	13	Uscieri
»	14	Portieri
»	15	Inservienti
»	16	Manovali (uffici)
10 (c)	7	Capi Magazzino di 1° grado
»	8	Capi Magazzino di 2° grado
»	9	Applicati principali
»	9	Sotto capi magazzino
»	9	Capi gestione
11 (d)	11	Applicati (adetti ai Magazzini e depositi combustibili.)
»	11	* Contabili (adetti ai Magazzini e depositi combustibili.)
»	12	Aiutanti applicati (adetti ai Magazzini e depositi combustibili.)
»	12	Sorveglianti dei magazzini
»	12	* Gerenti
»	12	* Capi sorveglianti
12	14	Capi squadra dei magazzini
12	16	Manovali (magazzini e depo-combustibili)
13	12	Sorveglianti della linea
14	14	Capi squadra cantonieri
15	16	Guardiani
»	16	* Guardabarriere (uomini)
»	17	Guardabarriere (donne) stabili e provvisorie
16	16	Guardiani Cantonieri
»	16	Cantonieri
»	16	Manovali (mantenimento)
17	8	Capi deposito di 1° grado
»	9	Capi deposito di 2° grado
»	10	Capi deposito di 3° grado
»	10	* Sotto capi deposito
18	12	Macchinisti
»	12	Macchinisti di treni elettrici
19	13	Fuochisti
»	13	Fuochisti conduttori di motori a vapore
»	13	Fuochisti di caldaie a vapore

(b) Per la categoria 8ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Milano con Venezia; Roma con Ancona; Napoli con Bari e Reggio Calabria.
(c) Per la categoria 10ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Firenze con Bologna; Roma con Ancona; Napoli con Bari e Reggio Calabria.
(d) Per la categoria 11ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

Categoria	Grado	QUALIFICHE	
20	13	Verificatori	
»	15	Untori	
21 (e)	13	* Elettricisti	
»	14	Operai di 1ª classe	delle officine del Materiale mobile.
»	14	Operai di 2ª classe	
»	15	Operai di 3ª classe	
22	14	Operai di 1ª classe	dei depositi locomotive, delle squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Trazione Elet.
»	14	Operai di 2ª classe	
»	15	Operai di 3ª classe	
23	12	* Guardadeposito	
»	13	Capi squadra accenditori e manovali	
»	13	* Fuochisti accudienti locomotive	
»	14	Capi squadra manovali	
»	15	Accenditori	
»	16	Manovali	dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo
»	16	* Pulitori	

Categoria	Grado	QUALIFICHE	
24 (f)	13	Capi squadra guardiani d'officina	
»	13	Guardaportoni	
»	15	Guardiani d'officina	
25 (g)	14	Capi squadra manovali d'officina	
»	15	Manovratori d'officina	
»	16	Manovali d'officina	addetti alle officine del materiale mobile
»	16	Manovali	
26 (h)	7	Capi stazione principali	
»	8	Capi stazione di 1° grado	
27	9	Capi stazione di 2° grado	
»	10	Capi stazione di 3° grado	
28	11	Applicati al movimento	
»	11	Capi fermata di 1° grado	
»	11	Capi stazione di 4° grado	
»	12	Capi fermata di 2° grado	

(*e*) Per la categoria 21ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

(*f*) Per la categoria 24ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Torino con Genova; Milano con Venezia; Roma con Ancona; Napoli con Bari e Reggio Calabria.

(*g*) Per la categoria 25ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

(*h*) Per la categoria 26ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Roma con Ancona; Napoli con Bari e Reggio Calabria.

Categoria	Grado	QUALIFICHE
29 (i)	8	Capi gestione principali
»	9	Capi gestione di 1° grado
»	9	Capi telegrafisti di 1° grado
»	10	Capi telegrafisti di 2° grado
»	10	Capi gestione di 2° grado
30	9	Applicati principali (stazioni)
»	11	Applicati (gestioni e treni)
»	11	* Impiegati (stazioni)
31	12	Aiutanti applicati (stazioni, riparti tecnici e treni)
»	13	Scritturali (id. id.)
32	12	Capi deviatori
»	12	Capi manovra
»	14	Capi squadra deviatori
»	14	Capi squadra manovratori
33	12	Guardamagazzino
»	12	* Assistenti
»	12	* Assistenti alle merci
»	13	* Guardamerci
»	14	Capi squadra alle merci
»	14	Guardie di stazione

Categoria	Grado	QUALIFICHE
34	15	Deviatori (l)
35	15	Manovratori
36	15	* Lumai
»	16	Manovali (stazioni)
37 (m)	9	Capi conduttori principali di 1° grado
»	10	Capi conduttori principali di 2° grado
»	11	Capi conduttori principali di 3° grado.
»	11	Controllori viaggianti
38	12	Capi conduttori
»	12	Guidatori dirigenti di treni elettrici
»	13	Conduttori
»	13	Capi frenatori
39	14	Guardafreni
»	15	Frenatori

(i) Per la categoria 29ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

(l) Oltre i deviatori del movimento sono compresi quelli del mantenimento e della trazione.

(m) Per la categoria 37ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Bari e Reggio Calabria.

Categoria	Grado	QUALIFICHE
40 (n)	8	Capi tecnici di 1° grado.
»	9	Capi tecnici di 2° grado.
»	9	* Capi d'arte d'officina di manutenzione.
»	10	Capi tecnici di 3° grado.
»	10	Capi tecnici d'officina telegrafica.
41(o)	12	Capi squadra operai.
»	12	Capi verificatori.
»	12	* Capi d'arte.
»	12	* Capi squadra operai di manutenzione.
»	12	* Sorveglianti tecnici.
»	12	* Capi squadra tecnici.
»	13	Sotto capi squadra operai.
»	13	* Sorveglianti del telegrafo.

Categoria	Grado	QUALIFICHE	
42	13	* Operai meccanici.	
»	13	* Elettricisti.	esclusi quelli delle officine del materiale mobile dei depositi locomotive e squadre di rialzo e dei depositi ed officine della Traz. elettr.
»	14	Operai di 1ª classe.	
»	14	Operai di 2ª classe.	
»	15	Operai di 3ª classe.	
»	14	* Guardafili.	
»	14	* Illuminatori lampisti.	
»	14	* Operai lumai.	
»	15	Aiutanti operai.	
»	14	Capi squadra manovali d'officina	delle officine del materiale fisso.
»	16	Manovali d'officina	

(n) Per la categoria 40ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Roma con Ancona; Napoli con Reggio Calabria.

(o) Per la categoria 41ª sono raggruppate le seguenti circoscrizioni: Napoli con Reggio Calabria.

Personale navigante

Categoria		QUALIFICHE
43	(1)	Comandanti di 1ª classe.
»	(1)	Comandanti di 2ª classe.
»	(1)	Primo ufficiale.
»	(1)	Secondo ufficiale.
»	(1)	Terzo ufficiale.
»	(2)	Comandanti.
»	(2)	Capitani in secondo.
44	(3)	Nostromi.
»	(3)	Carpentieri.
»	(3)	Marinai.
»	(3)	Giovinotti.
»	(3)	Mozzi.
45	(1)	Capi macchinisti di 1ª classe.
»	(1)	Capi macchinisti di 2ª classe.
»	(1)	Primo macchinista.
»	(1)	Secondo macchinista.
»	(1)	Terzo macchinista.
»	(2)	Macchinista in primo.
»	(2)	Macchinista in secondo.
46	(3)	Meccanici elettricisti.
»	(3)	Meccanici.
»	(3)	Capi fuochisti.
»	(3)	Fuochisti.
»	(3)	Carbonai.
»	(3)	Operai di 1ª classe.
»	(3)	Operai di 2ª classe.
»	(3)	Aiutanti operai.

(1) Navigazione fra il continente e le isole.
(2) Navigazione dello stretto di Messina.
(3) Navigazione fra il continente e le isole e navigazione dello stretto di Messina.

ANNO VI - N. 24

12 GIUGNO 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, giugno 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Appendice N. 1 agli Ordini Generali N. 18 e 20-1912.

In relazione a quanto fu stabilito con l'art. 14 dell'Ordine Generale N. 18-1912, l'officina mista di Palermo Centrale viene specializzata nella sola riparazione delle locomotive.

A modificazione poi di quanto fu stabilito con l'art. 14 dell'Ordine Generale N. 20-1912, l'Officina mista di Palermo Lolli viene specializzata nella sola riparazione dei veicoli, in attesa di essere trasformata in Squadra Rialzo.

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 4 maggio 1913.

Ordine di Servizio N. 160. (L.).

Istituzione di un nuovo speciale Riparto (9°) per la costruzione e manutenzione degli impianti per la trazione elettrica di competenza del Servizio dei Lavori sulla linea Sampierdarena-Savona.

Sede, giurisdizione ed attribuzioni dei Riparti speciali di trazione elettrica.

A decorrere dal 16 giugno 1913 viene istituito, in base all'articolo 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e all'articolo 4 dell'Ordine Generale N. 23-1912, un nuovo speciale Riparto (9°), con sede in Genova, alla diretta dipendenza di quella Divisione dei Lavori, per la costruzione e manutenzione degli impianti elettrici fissi per la trazione elettrica sul tronco Sampierdarena (e) - Savona (e).

Dalla data stessa gli altri 8 speciali Riparti già costituiti in base all'Appendice N. 4 all'Ordine Generale N. 13-1908, conserve-

ranno le sedi attuali, ed avranno giurisdizione sulle linee o tronchi di linea seguenti:

1° *Lecco* — per le linee Valtellinesi;

2° *Milano* — per la linea Lecco-Milano;

3° *Milano* — per le linee Varesine;

4° *Bardonecchia* — per la linea Bussoleno-Modane;

5° *Torino* — per la linea Torino-Pinerolo;

6° *Savona* — per la linea Savona-S. Giuseppe-Ceva;

7° *Genova* — per i tronchi di linea:
Bivio Rivarolo (*c*) — Busalla-Ronco (*e*);
Campasso-Bivio Rivarolo,
Campasso-Bivio Succursale (*e*);
Linee di accesso dal Campasso al Porto di Genova.

8° *Genova* — per i tronchi di linea:
Genova Brignole-Sampierdarena (*c*);
Mignanego-Ronco (c);
Linee di accesso da Sampierdarena al Porto di Genova.

Detti 9 speciali Riparti sono retti da funzionari aventi grado non inferiore al 7°, i quali hanno alla propria dipendenza, oltre al personale d'ufficio, il personale esecutivo necessario per la esecuzione e manutenzione degli impianti.

I dirigenti dei Riparti speciali hanno la responsabilità tanto in linea tecnica, quanto in linea amministrativa, del Riparto;

mantengono la disciplina del personale dipendente;

tengono i partitari dei lavori;

forniscono alle Divisioni da cui dipendono ed alle quali spetta provvedere, le notizie ed i dati necessarî per la compilazione dei ruoli paga e di tutti gli altri documenti contabili ed amministrativi riguardanti il personale ed i lavori;

corrispondono direttamente col Servizio dei Lavori per quanto concerne la parte tecnica dei lavori e comunicano al medesimo tutte quelle notizie, anche di indole amministrativa e contabile, che sono richieste;

prendono diretti accordi in ordine al funzionamento ed alla modificazione degli impianti affidati alle Sezioni dei lavori coi Capi delle Sezioni stesse, ed in caso di urgenza coi Capi dei Riparti ed anche, ove sia giustificato, coi Sorveglianti della linea, salvo a darne immediata notizia ai dirigenti i Riparti.

Tutte le comunicazioni dirette fra il Servizio dei Lavori ed i Riparti speciali o viceversa, debbono essere contemporaneamente portate a conoscenza, per norma, dei Capi delle Divisioni interessate.

Ordine di Servizio N. 161. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 132-1913).

Nella Parte II, fascicolo 1-*a*, della Tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con validità dal 1° luglio 1913, le seguenti modificazioni:

Tariffa eccezionale N. II (ristampata col 1° supplemento). Sopprimere i nomi delle stazioni di Görtschach-Förolach, Hermagor, Hüttenberg, Nötsch am Dobratsch, St. Stefan- Vorderberg ed i relativi prezzi.

Tariffa eccezionale N. IV (ristampata col 1° supplemento). Sopprimere i nomi delle stazioni di Hermagor e Nötsch am Dobratsch ed i relativi prezzi.

Tariffa eccezionale N. V (ristampata col 1° supplemento). Sopprimere il nome della stazione di Hermagor ed i relativi prezzi.

Con validità dal 15 giugno 1913 dev'essere inserito, nella tariffa eccezionale N. IX contenuta nel suddetto fascicolo 1-*a*, il nome

della stazione di St. Pölten Staatsbahnhof coi prezzi appresso indicati:

St. B.	St. Pölten Staatsbahnhof	Peri	2.98
		Pontebba	2.64
		Cormons	2.62
		Cervignano	2.79

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 162. (M.).

Ritiro delle merci sui fogli di accompagnamento.

Dalla revisione dei fogli di accompagnamento Mod. M-140, M-217, C-101, C-102, C-103 e C-107 (già G-140, G-217, H-101, H-102, H-103 ed H-107), emerge quasi generalizzata la consuetudine di esporvi nelle apposite finche, in inchiostro od in matita indelebile o comune, anzichè con timbro ad umido, il nome della stazione od il numero della squadra di trasbordatori, in segno di ricevimento o di consegna delle merci.

Tali scritturazioni a mano riescono quasi sempre illeggibili e rendono così più difficile e talvolta anche impossibile la determinazione delle responsabilità nei casi di mancanze di merci.

Così pure illeggibili, e colle stesse conseguenze, sono frequentemente le firme apposte in corrispondenza ai nomi delle stazioni od al numero delle squadre.

Per effetto della consuetudine delle anormalità precitate si sono potuti perpetrare impunemente furti di merci a mezzo di apocrife indicazioni, tanto del nome delle stazioni o del numero delle squadre, quanto delle firme.

Allo scopo di far cessare questo anormale stato di cose, si è provveduto perchè tutte le stazioni della Rete, nonchè le squadre di trasbordatori a G. e P. V., siano munite di timbri a paletta col nome della stazione, o numero della squadra, aventi dimensioni (mm. 25 di lunghezza e mm. 7 di altezza) che corrispondono a quelle delle finche dei fogli d'accompagnamento nelle quali devono essere applicati.

Per le indicazioni di cui trattasi, tutte le stazioni e le squadre di trasbordatori dovranno perciò far uso *esclusivamente* del timbro precitato e scrivere le firme in modo leggibile.

Dato il valore che riveste l'applicazione del timbro sui documenti sopra indicati, è necessario che il timbro stesso sia custodito con cura dall'agente che lo ha in consegna in modo da evitarne l'uso da parte dei malintenzionati.

Per ogni infrazione a queste tassative disposizioni verranno adottate misure punitive a carico dei responsabili.

Le stazioni che eventualmente non fossero ancora in possesso del detto timbro a paletta, ne informeranno sollecitamente la propria Divisione, la quale ne darà avviso al Servizio del Movimento per la relativa fornitura.

I signori Ispettori di Riparto, i Controllori del Materiale e del Traffico ed i Capi Conduttori Principali restano specialmente incaricati di sorvegliare che le predette disposizioni siano praticamente osservate.

Le Delegazioni del Materiale Mobile di Milano e Napoli segnaleranno alle Divisioni del Movimento interessate, le infrazioni che rilevassero nella revisione dei fogli d'accompagnamento.

Distribuito agli Agenti delle Classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 15 *ed ai Guardamagazzino e Capi Squadra alle merci.*

Ordine di Servizio N. 163. (C.).

Esazioni suppletorie in treno. - Versamenti dei controllori, capi conduttori, conduttori e guardafreni.

NUOVI BIGLIETTI SPECIALI, MOD. C^I-204.

Col 1° luglio 1913 vengono posti fuori uso gli attuali biglietti speciali Mod. C^I-204 e Mod. C^I-205 (esercizio economico) per le esazioni suppletorie in treno, e sostituiti da un unico biglietto speciale Mod. C^I-204, di nuovo modello, da valere anche per le esazioni riguardanti percorsi su linee ad esercizio economico.

Di conseguenza, i Controllori, i Capi Conduttori, i Conduttori (1) ed i Guardafreni dovranno farsi consegnare, in tempo utile, *dalle stazioni di loro residenza*, i nuovi fascicoli di biglietti speciali, Mod. C^I-204, rilasciandone regolare ricevuta.

Essi dovranno accertarsi all'atto della consegna che i fascicoli siano completi, che non vi manchi alcun biglietto e che questi sieno regolarmente numerati.

Ove i fascicoli si riscontrassero irregolari per mancanza di biglietti, duplicazioni o salti di numeri, ecc., i fascicoli saranno da rifiutarsi e la stazione provvederà a restituirli all'Ufficio fornitore, con le modalità fissate.

Avvenuta la regolare consegna da parte delle stazioni dei fascicoli, non è ammesso alcun reclamo contro l'eventuale irregolare composizione di essi; per cui gli agenti che li accettarono ne rimangono personalmente responsabili a tutti gli effetti.

I fascicoli Mod. C^I-204 di vecchio modello e quelli C^I-205 (eserc. econ.) sono da restituirsi, unitamente all'ultimo versamento del mese di giugno, che dovrà essere fatto nella *stazione di residenza* dell'agente allegandoli alla distinta Mod. C^I-244, sulla quale dovrà farsi menzione dell'avvenuta restituzione dei fascicoli, indicando per ciascuno di essi il quantitativo dei biglietti.

---

(1) Pei giorni in cui disimpegnano funzioni superiori.

Ove per gli ultimi giorni del mese di giugno nessun versamento fosse da eseguirsi, i predetti fascicoli dei biglietti speciali saranno ugualmente da versarsi nella stazione di residenza, previa inscrizione su una distinta mod. C^{I}-244 in bianco.

La stazione dovrà certificare l'avvenuta riconsegna col proprio timbro a compostore e con la firma del ricevente a tergo della matrice della predetta distinta, indicando il quantitativo dei biglietti ricevuti.

DESCRIZIONE ED USO DEL NUOVO BIGLIETTO SPECIALE, MOD. C^{I}-204.

I fascicoli dei nuovi biglietti speciali, Mod. C^{I}-204 contengono 50 biglietti, distinti dallo stesso numero di Serie e da numeri progressivi dall'1 al 50.

Ciascun biglietto consta di due fogli sovrapposti: della matrice stampata su carta leggera e del biglietto vero e proprio su carta più resistente (di colore giallo) destinato al viaggiatore.

I biglietti sono da compilarsi usando una matita piuttosto dura (anche se indelebile) col sistema del decalco. All'uopo dovrà introdursi fra la matrice ed il biglietto un foglietto di carta oleosa (blu) *ripiegata in due, in modo che lo scritto oltre che a decalcarsi sul biglietto venga anche a riprodursi* (in scrittura a rovescio) *a tergo della matrice.*

Nello spazio in testa di ciascun biglietto l'agente dovrà indicare il luogo di sua residenza ed il proprio cognome e nome; tali indicazioni potranno essere apposte anche mediante un timbro ad umido.

All'atto dell'emissione, i biglietti (matrice e biglietto vero e proprio) dovranno essere forati contemporaneamente, cioè con lo stesso colpo di tanaglia, nelle apposite caselle poste in calce, in modo che risulti chiara la quantità delle decine e delle unità di lire riscosse.

Le matrici dei nuovi Mod. C^{I}-204 hanno inoltre al margine sinistro un troncone, sul quale l'agente deve sempre indicare gli estremi del biglietto emesso, per il caso di eventuali ricerche o contestazioni. Tali tronconi hanno pure la sede necessaria per inscrivervi l'ammontare dei singoli versamenti effettuati, il che rende possibile, ove occorra, di controllare l'esattezza dei medesimi.

Biglietti annullati.

I biglietti Mod. Ci-204 che eventualmente dovessero annullarsi dovranno essere resi inservibili mediante due grosse linee in croce e la dicitura in lettere marcate «*annullato*», da apporsi, a mezzo del decalco, contemporaneamente tanto sulla matrice quanto sul biglietto vero e proprio.

Alla distinta Mod. Ci-244, i biglietti annullati debbono essere allegati unitamente alle matrici relative.

Versamenti delle esazioni suppletorie.

I versamenti delle esazioni suppletorie fatte in treno, anzichè, come ora, a fine di corsa o di giornata, dovranno effettuarsi, a partire dal 1° luglio 1913, *esclusivamente* nella stazione di residenza dell'agente, non appena egli vi rientra dai suoi viaggi, e ben inteso non più di una volta al giorno.

Ogni versamento è da corredarsi da una distinta Mod. Ci-244 di nuova edizione, da staccarsi dal fascicolo che la stazione fornirà ad ogni agente.

Nelle apposite colonne di queste distinte sono da registrarsi, strettamente per ordine progressivo, tutti i biglietti emessi, con il dettaglio di ciascuna esazione. Anche i biglietti eventualmente annullati dovranno essere registrati al loro progressivo, con l'indicazione «annullato».

Le distinte sono da munirsi di un numero progressivo mensile ed alle medesime sono da allegarsi le matrici (meno, ben inteso, i tronconi) dei biglietti emessi, gli eventuali biglietti ritirati dai viaggiatori ed i verbali di accertamento abusi. Mod. Ci-305 che fossero stati elevati.

A comprova dell'effettuato versamento la stazione rilascierà all'agente un «contrassegno» a cartoncino, dal quale deve risultare la data e l'ammontare del versamento. Tali contrassegni sono da conservarsi con cura dagli agenti, per poter comprovare in ogni momento i versamenti eseguiti in confronto alle scritturazioni fatte sui tronconi delle matrici dei biglietti Ci-204 e sulle matrici delle distinte Mod. Ci-244.

Le stazioni incaricate del ricevimento dei versamenti per esazioni suppletorie, ne prenderanno debito, giornalmente, prima sullo scartafaccio Mod. CI-209 e quindi nel riassunto, Mod. CI-211.

A riguardo dei verbali Mod. CI-305 nulla resta innovato nei procedimenti attuali.

Contabilità mensile.

Non più tardi del giorno 3 di ogni mese, ciascun agente incaricato di esazioni suppletorie in treno, dovrà presentare alla stazione di sua residenza il nuovo Mod. CI-244 bis (Riepilogo delle distinte Mod. CI-244), riguardante le esazioni del mese precedente, regolarmente compilato in tutte le colonne e debitamente sommato.

All'uopo, il Mod. CI-244 bis dovrà tenersi in perfetto corrente giorno per giorno, inscrivendovi tutti gli estremi dei singoli elenchi Mod. CI-244 prima di consegnarli alla stazione, la quale, in base ai detti riepiloghi, provvede alla contabilizzazione dei biglietti emessi per esazioni suppletorie.

Il riepilogo, Mod. CI-244 bis, deve compilarsi anche se negativo, inscrivendovi il primo numero del biglietto speciale Mod. CI-204 da emettersi.

Fascicoli di biglietti CI-204 esauriti. - Riconsegna.

Quando un fascicolo di biglietti speciali, Mod. CI-204 sta per esaurirsi, l'agente deve tempestivamente richiederne uno nuovo alla stazione, che glielo consegnerà verso ritiro di regolare ricevuta, e dopo aver constatato che il precedente fascicolo sta appunto per esaurirsi.

I tronconi dei fascicoli esauriti, rimangono in possesso degli agenti, che dovranno conservarli con cura, insieme alle matrici degli elenchi Mod. CI-244, sia a garanzia propria, sia per poterli presentare a qualsiasi domanda della Superiorità.

Nel caso di trasloco di un agente, egli dovrà staccare dal fascicolo i biglietti (matrici e biglietti veri e propri) che gli saranno rimasti da emettere ed annullarli nei modi prescritti. Sarà quindi

da compilarsi una distinta Mod. C^{I}-244 che insieme ai biglietti annullati sarà da rimettersi alla stazione, che ne rilascierà ricevuta sulla matrice del Mod. C^{I}-244.

La stazione di sua nuova residenza provvederà, a sua richiesta, a fornirgli, nei modi d'uso, un nuovo fascicolo di biglietti speciali Mod. C^{I}-204.

***

Per quanto precede, sono posti fuori uso, col 30 giugno 1913, anche gli attuali Mod. C^{I}-244 e C^{I}-244 bis, poichè sostituiti con quelli di nuovo modello (edizione luglio 1913).

***

I Capi Conduttori Principali restano incaricati di accertarsi che il personale da loro dipendente abbia preso esatta conoscenza del presente Ordine di Servizio e di sorvegliare affinchè i biglietti speciali Mod. C^{I}-205 (eserc. econ.) vengano regolarmente restituiti da tutti gli agenti alla loro dipendenza.

Si accerteranno inoltre che in caso di trasloco di qualche agente venga ottemperato a quanto è prescritto circa la riconsegna alla stazione che ebbe a fornirgli dei fascicoli dei biglietti C^{I}-204.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 164. (M. e C.).

Trasformazione della casa cantoniera di Sferracavallo in fermata.

Col giorno 16 giugno 1913 la casa cantoniera di Sferracavallo, situata al Km. 16 + 657,44 (da Palermo Centrale) della linea Palermo-Trapani, sarà trasformata in fermata ed ammessa ai trasporti in servizio interno di viaggiatori, bagagli e cani, e di merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno.

In relazione a quanto sopra nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pagina 92, di fianco al nome di Sferracavallo si dovrà cancellare la caratteristica di *casa cantoniera* ed il richiamo (6) alle colonne 6 e 7, ed aggiungere nella colonna 8 la indicazione G (3);

— a pagina 171, nella tabella polimetrica 121 si dovrà considerare il nome di Sferracavallo come scritto in carattere ordinario e praticare le seguenti modificazioni:

da Sferracavallo	a	S. Lorenzo Colli	Km. 7
»	»	» Segesta	Km. 63
»	»	» Pacece	Km. 173

— a pagina 239 di contro al nome di Sferracavallo si dovrà sopprimere l'indicazione di *casa cantoniera*.

Inoltre per le aggiunte da apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le stazioni della rete si regoleranno come appresso:

Le stazioni situate sulla linea Palermo-Marsala-Trapani rileveranno la distanza dalla tabella N. 121, come sopra modificata, a pagina 171 del citato « Prontuario generale ».

Le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per la fermata di Sferracavallo aggiungendo Km. 2 a quella esposta per Tommaso Natale con l'instradamento che risulta per quest'ultima stazione.

Infine nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910) », a pagina 44, fra Serradifalco e Sferro, dovrà inserirsi:

Sferracavallo / 3 / 3 / 1 /

— nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc., da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-ma-

rittimo (edizione 1° luglio 1910) », a pagina 19, fra Serradifalco e Sferro, dovrà essere inserito:

Sferracavallo / 263 / 290 / 250 / 15 / 333 /

— nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », a pagina 53, fra Serradifalco e Sferro, dovrà inserirsi:

Sferracavallo / - 250 / - / 17 /

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (Parte II) », a pagina 11, di fianco al nome di Sferracavallo sopprimere la stelletta e sostituire l'indicazione LB con LG.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi esposto il nome di Sferracavallo, depennare la caratteristica di *casa cantoniera*.

La fermata di Sferracavallo effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Palermo quattro volte al mese, con la periodicità di cui alla lettera F dell'elenco annesso all'Ordine di servizio N. 275-1908.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 165. (C.).

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 124-1913).

A schiarimento dell'avvertenza che figura nel fascicolo delle modificazioni ai prezzi esteri, pubblicato col 10° supplemento alla tariffa diretta italo-belga, si fa presente alle stazioni ed agli uffici

interessati che, per quanto riguarda i prezzi applicabili da o per Anvers transit, Bruges transit, Bruxelles transit ecc., si deve tener conto delle modificazioni introdotte a suo tempo coll'8° Supplemento alla tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 166. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 131-1913)

A decorrere dal 16 giugno 1913, la stazione di Stamperia verrà ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si deve aggiungere la detta stazione, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe pel servizio di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Stamperia	P (2)	—	—	Genova	205

(2) Limitatamente ai trasporti in partenza, per conto esclusivo della Società Italiana E. De Angeli per l'industria dei tessuti stampati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 167. (C.).

Servizio cumulativo con la Tripolitania e con la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di Servizio N. 94-1913).

La stazione di Milano S. Cristoforo verrà ammessa, col 16 giugno 1913, al servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

Il nome della detta stazione deve quindi essere aggiunto nell'allegato (*B*) all'Ordine di Servizio N. 393-1912, e nell'allegato N. 2 alle Condizioni e tariffe per il servizio di cui trattasi devono introdursi le seguenti indicazioni:

	PORTI DI TRANSITO					
	Genova		Livorno		Venezia	
Milano S. Cristoforo	167	79	334	112	276	101

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Rizzo** cav. ing. Aristide - Ispettore capo - Div. Trazione Bari.	**Rizzo** cav. ing. Aristide - Capo divisione - Div. Trazione Bari.
2ª	Id.	**Ferrero** ing. Ernesto - Ispettore - Officine locomotive - Torino.	**Ferrero** ing. Ernesto - Ispettore princ. - Officine Locomotive Torino.
2ª	Id.	**Leitenitz** avv. Augusto - Ispettore princ. - Uff. legale Ancona.	**Leitenitz** avv. Augusto - Ispettore princ. - (Sez. legale Roma) distaccato presso il capo del Compartimento di Ancona).
2ª	Id.	**Bosco-Lucarelli** ing. Pier Celestino - Ispettore - Div. Lavori - Napoli (linee calabresi).	**Bosco-Lucarelli** ing. Pier Celestino - Ispettore princ. -Div. Lavori Napoli. (linee calabresi).
3ª	Rappresentante supplente	**Piscopo** Alfonso - Sotto capo ufficio - Div. Movimento - Napoli.	**Piscopo** Alfonso - Capo Ufficio Div. Mov. Napoli.
3ª	Delegato	**Caldara** Carlo - Sotto capo ufficio Div. Movimento - Milano.	**Caldara** Carlo - Capo ufficio - Div. Mov. Milano.
4ª	Rappresentante supplente	**Casilli** Onofrio - Applicato tecnico - Div. Lavori - Venezia.	**Casilli** Onofrio - Applicato tecnico princ. - Div. Lavori Venezia.
4ª	Delegato supplente	**Donati** Giuseppe - Applicato tecnico - Sez. Lavori - Bologna.	**Donati** Giuseppe - Applicato tecnico princ. - Sez. Lavori Bologna.
6ª	Id.	**Lombardo** rag. Michele - Applicato - Servizio Approvvigionamenti - Roma.	**Lombardo** rag. Michele - Applicato princ. - Servizio Approvvigionamenti Roma.
7ª	Delegato	**Ottino** Luigi - Applicato - Ragioneria compart. - Genova.	**Ottino** Luigi - Applicato - Ufficio Ragioneria Torino.
9ª	Rappresentante supplente	**Pozzi** Paolo - Usciere - Esercizio Navigazione - Roma.	**Pozzi** Paolo - Capo usciere - Esercizio Navigazione Roma.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
9ª	Delegato	**Chieco** Leonardo - Usciere - Div. Lavori - Venezia.	**Chieco** Leonardo - Capo usciere - Div. Lavori Venezia.
9ª	Delegato supplente	**Trivarelli** Alfonso - Portiere - Div. Movimento - Genova.	**Trivarelli** Alfonso - Usciere - Div. Movimento Genova.
9ª	Id.	**Ronconi** Egisto - Manovale - Servizio Ragioneria - Roma.	**Ronconi** Egisto - Portiere - Servizio Ragioneria Roma -
10ª	Delegato	**Baradel** dott. Federico - Capo gestione - Magaz. Venezia.	**Baradel** dott. Federico - Capo magazzino di 2º grado - Mag. Venezia.
11ª	Id.	**Carosio** Gio. Batta - Applicato - Agenzia Maritt. - Genova.	**Carosio** Gio. Batta - Applicato princ. Agenzia Marittima Genova.
17ª	Delegato supplente	**Vergoni** Augusto - Capo deposito di 1º grado - Deposito loc. - Firenze S. M. N.	**Vergoni** Augusto - Capo deposito di 1º grado - Dep. loc. Milano C.
27ª	Rappresentante	**Vanni** Pilade - Capo stazione di 3º grado - Staz. Civita Castellana.	**Vanni** Pilade - Capo stazione di 2º grado - Stazione Loano.
28ª	Rappresentante supplente	**Paladino** Giuseppe - Capo stazione di 3º grado - Staz. Celle Bulgheria.	**Paladino** Giuseppe - Capo stazione di 3º grado - Staz. Scalea.
28ª	Delegato	**Vesce** Crescenzo - Applicato - Staz. Vitulano.	**Vesce** Crescenzo - Capo stazione di 3º grado - Staz. Vitulano.
28ª	Id.	**Monasterio** Luigi - Applicato - Staz. Mercato S. Severino.	**Monasterio** Luigi - Applicato - Staz. Lecce.
28ª	Delegato supplente	**Fiecchi** Francesco - Applicato - Staz. Torino Dora.	**Fiecchi** Francesco - Applicato - Div. Movimento Torino.
28ª	Id.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Termini.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Stazione Ponte Galera.
28ª	Id.	**Greco** Raffaele - Applicato - Stazione Palermo Porto.	**Greco** Raffaele - Capo gestione di 2º grado - Staz. Palermo Porto.
31ª	Id.	**Palandri** Amos - Aiutante applicato - Staz. Lucca.	**18.1.1913 Dimissionario dal servizio.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
35ª	Delegato	**Gamba** Secondo - Manovratore - Staz. Lecco.	**Gamba** Secondo - Manovratore - Stazione Camnago.
35ª	Id.	**Di Prete** Emilio - Manovratore - P. V. Parma.	**Di Prete** Emilio - Frenatore - P. V. Parma.
38ª	Id.	**Curatola** Antonino - Capo conduttore - P. V. Roccella.	**Curatola** Antonino - Capo conduttore principale di 3° grado - P. V. Roccella.
38ª	Delegato supplente	**Leonardi** Carlo - Capo conduttore - P. V. Milano C.	**Leonardi** Carlo - Capo conduttore principale di 3° grado - P. V. Milano C.
39ª	Delegato	**Riva** Pietro - Frenatore - P. V. Roma Termini.	**Riva** Pietro - Frenatore - P. V. Roma S. Lorenzo
39ª	Delegato supplente	**Ferrero** Publio - Guardafreno - P. V. Roma Termini.	**Ferrero** Publio - Guardafreno P. V. Roma S. Lorenzo.
41ª	Id.	**Crosta** Antonio - Capo squadra operai - Div. Veicoli Milano (Industria privata) Piacenza	**Crosta** Antonio - Capo squadra operai - Div. Veicoli Firenze - (Industria privata). Piacenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 8v (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri	Abbiategrasso
Colonia Marina ed Alpina provinciale	Alessandria
Orfanotrofio Femminile	Alessandria
Società Nazionale di Patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie	Alessandria
Ospizio marino	Ancona
Fraternità dei Laici	Arezzo
Commissione per la cura marina degli operai della Cartiera « Rossi »	Arsiero
Ospedale della SS. Trinità	Arona (1)
Comitato di beneficenza presso il Municipio di	Asola
Ospizio Marino piemontese	Asti
Ospizi marini	Bagnacavallo
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Congregazione di carità	Barletta
Comitati scrofolosi della città	Bergamo
Ospizio marino biellese	Biella
Poliambulanza Felsinea	Bologna
Congregazione di carità presso il Municipio di .	Borgoforte
Congregazione di carità	Borgofranco
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia

(1) Si ammette che gli ammalati inviati alla cura a Loano possano seguire la via di Sesto Calende e l'Ospedale è autorizzato ad emettere separate richieste da Arona a Sesto Calende e da Sesto Calende a Loano e viceversa.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congrega apostolica	Brescia
Comitato cura marina presso il Municipio di . .	Busto Arsizio
Società operaia agricola	Boretto
Congregazione di carità	Boretto
Congregazione di carità	Cannobbio
Comitato per la cura marina presso il Comune di	Carpi
Congregazione di carità	Carbonara Po
Congregazione di carità	Castelmaggiore
Opera Pia Barellai Giuseppe degli Ospizi Marini pei bambini scrofolosi	Castel Bolognese
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri	Castelleone
Ospizio Marino	Castel S. Giovanni
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Ospizio marino Clarense	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Comitato scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura balnearia degli scrofolosi poveri	Como
Comitato « Pro infanzia »	Conegliano
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri . .	Crema
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Società Cremonese contro la tubercolosi	Cremona
Ospizio Marino	Cuneo
Comitato contro la tubercolosi	Fabbrico
Comitato per la cura dei bambini Fabrianesi negli ospedali marini	Fabriano

(1) Nel caso che le squadre di ammalati, inviate da questo Istituto si uniscano a quelle inviate dal Comitato Milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'Istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura: e così pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Istituto Esposti e Maternità	Ferrara
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Società Fiorentina per l'invio delle donne povere ai bagni di mare	Firenze
Asili gratuiti per le Figlie dei Carcerati	Firenze
Opera Pia Istituto Vittorio Emanuele II	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Ospizio marino Jackson	Firenze
Missione medica	Firenze
Comitato permanente degli ospizi marini . . .	Fusignano
Associazione Beneficenza pro scrofolosi poveri . .	Gallarate
Congregazione di carità	Gazzuolo
Congregazione di carità	Giacciano con Baruchella
Congregazione di carità	Gonzaga
Comitato pro cura balneare scrofolosi poveri presso il Municipio di	Greco Milanese
Comitato per l'ospizio marino	Iesi
Opera Pia Ospizi Marini	Imola
Congregazione di carità	Intra
Comitato pro scrofolosi poveri	Legnano
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed Ospizi	Lucca
Cassa di risparmio di Lucca, amministratrice dell'ospizio marino permanente e della colonia alpina	Lucca

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato degli ospizi marini	Lugo (1)
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	Luzzara
Ospizio marino provinciale Umberto I	Macerata
Ospizio marino	Mantova
Società Nazionale di Patronato e M. S. per le giovani operaie	Mantova
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	Medole
Patronato scolastico	Musocco (Milano)
Opera Pia « Scuola e Famiglia »	Milano
Comitato per la cura marina e climatica dei bambini poveri israeliti	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini	Milano (2)
Opera pia per la cura balneare marina agli scrofolosi poveri	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri .	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Patronato delle scuole maschili e femm. di via F. Casati	Milano
Comitato per l'invio alla cura marina dei ragazzi scrofolosi poveri del quartiere di P. Genova .	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del Rione di C. S. Gottardo	Milano
Patronato Generale degli scolari poveri Scuola e famiglia	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Opera pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri monzesi	Monza

(1) Questo comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da essa inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

(2) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino Tronzano, Luino, Laveno Mombello e Iselle Trasquera.

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato Pro Ospizi Marini	Narni
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi . .	Novara
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri delle scuole elementari di	Orvieto
Comitato per la cura marina e termale presso il Municipio di	Ostiglia
Ospizio Marino ed Istituto Rachitici	Padova
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	Persiceto
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Perugia
Cassa di Risparmio	Piacenza
Società Ospizi marini Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare.	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Comitato pro Ospizi marini	Rieti
Congregazione di carità	Rodigo
Colonie Appennine e Marine « Charitas » . . .	Roma
Colonia Marina per le adulte	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Associazione Pro Bambini Malarici	Roma

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Comitato Provinciale per la cura termale degli Artritici poveri	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Congregazione di carità	Sabbioneta
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	S. Benedetto Po
Commissione per la cura degli operai ed operaie della cartiera « Rossi »	Schio
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Congregazione di carità	Settimo Milanese
Associazione popolare sienese pei bambini scrofolosi	Siena
Comitato di Beneficenza per le povere fanciulle bisognose della cura di mare	Signa
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri	Soncino
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi . . .	Sondrio
Congregazione di carità	Soresina
Comitato di beneficenza presso il Municipio di .	Sustinente
Comitato per l'invio di scrofolosi al mare . . .	Suzzara
Comitato pro Ospizi marini	Terni
Società « Charitas » pro Ospizi marini	Todi
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui presso il Municipio di .	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera balnearia C. P. Meille	Torino
Società nazionale di patronato per le giovane operaie	Torino
Colonie Alpine e Marine	Torino
Congregazione di carità	Torrita
Congregazione di carità	Treviso

DENOMINAZIONE	SEDE
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Associazione mutua per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Vercelli
Ospizio marino vercellese	Vercelli
Associazione veronese per gli ospizi marini . .	Verona
Commissione centrale di Beneficenza presso il Municipio di	Verona
Opera pia Ospizi marini	Vicenza
Colonia alpina Umberto I	Vicenza
Comitato Ospizi marini	Viadana
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Comitato di beneficenza per l'invio di fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare ed alle cure termali presso il Municipio di	Villimpenta
Congregazione di carità	Vittorio
Pio istituto dei Buon-Uomini di S. Michele . . .	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Società nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Alessandria
Società Nazionale di patronato per le giovani operaie	Ancona
Colonie scolastiche estive bolognesi	Bologna
Comitato per la cura climatica presso il Comune di	Carpi
Congregazione di carità	Castelmaggiore
Comitato permanente « pro scrofolosi »	Correggio
Pia istituzione per la cura climatica	Cremona
Società Cremonese contro la tubercolosi	Cremona
Ospizio Marino Jackson	Firenze
Colonie Alpine Legnaghesi	Legnago
Opera pia Lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Cassa di risparmio di Lucca, amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della colonia alpina	Lucca
Ospizio marino per la cura marina e climatica .	Mantova
Soc. Nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Società di S. Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	Milano
Patronato generale degli scolari poveri « Scuola e famiglia »	Milano

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura marina e climatica dei bambini poveri israeliti	Milano
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri .	Orvieto
Colonie alpine « Umberto I »	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Colonie Alpine e marine « Charitas »	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza, colonie operaie alpine e marine	Roma
Comitato di Beneficenza per la cura degli scrofolosi	Rovigo
Società « Charitas » pro ospizi Alpini	Todi
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Torino
Società delle Damigelle protestanti per la protezione dell'Infanzia povera	Torino
Colonie alpine per fanciulli poveri	Torino
Colonie Alpine e Marine	Torino
Congregazione di carità	Treviso
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Colonia Alpina Umberto I	Vicenza

Circolare N. 80R (C.).

IL Congresso nazionale dell'associazione fra ingegneri dei trasporti e delle comunicazioni in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 al 15 giugno 1913.

Ritorno: dal 12 al 19 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI Congresso nazionale di musica in Torino.

Prescrizioni speciali riguardanti i viaggi dei partecipanti provenienti da Palermo.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco quando intendano di effettuare il viaggio via mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti modulo C^{I}-701 e mod. C^{I}-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

Nei casi di viaggio via mare nell'andata e via ferroviaria nel ritorno, la stazione di Palermo rilascerà un biglietto modulo C^{I}-201 pel ritorno Napoli-Palermo e invierà il viaggiatore all'Agenzia di Navigazione la quale su presentazione del biglietto ferroviario e della tessera, rilascerà il biglietto mod. C^{I}-701 per la traversata marittima Palermo-Napoli, segnando sui tre scontrini del modulo gli estremi del biglietto ferroviario mod. C^{I}-201.

Nei casi di viaggio di andata per la via ferroviaria e ritorno via mare, la stazione di Palermo rilascerà il biglietto mod. C^{I}-201 per Napoli avvertendo il viaggiatore di non consegnarlo al suo arrivo a Napoli. L'Agenzia di Navigazione di Napoli, su presentazione del detto biglietto mod. C^{I}-201 (sul quale dovrà figurare la certificazione dell'intervento del viaggiatore al congresso) e della tessera, rilascerà il biglietto per la traversata Napoli-Palermo, segnando sui tre scontrini del modulo gli estremi del biglietto ferroviario mod. C^{I}-201.

I biglietti marittimi mod. C^{I}-702 rilasciati dall,Agenzia di Palermo, e quelli ferroviari modulo C^{I}-201 rilasciati dalla stazione di Palermo pel ritorno Napoli-Palermo, non saranno tenuti validi se non porteranno la certificazione dell'intervento del viaggiatore al congresso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1913 - Tip. Editrice Nazionale.

Circolare N. 81^R (C.).

XXXV Sessione del comitato esecutivo dell'unione delle camere di commercio italiane in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti alla Sessione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, sia per la via interamente ferroviaria sia per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 23 giugno 1913.

Ritorno: dal 22 al 29 giugno 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare 70^R-1913, concernente l'XI° Congresso nazionale di musica in Torino.

Circolare N. 82R (C.).

Congresso dell'associazione tramviaria italiana in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Napoli e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria--marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 20 giugno 1913.

Ritorno: dal 15 al 23 giugno 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare 70R-1913, concernente l'XI° Congresso nazionale di musica in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti provenienti da Palermo loco valgono le disposizioni contenute nella Circolare N. 80R-1913, riguardante il « Congresso Nazionale dell'Associazione fra ingegneri dei trasporti e delle comunicazioni » in Napoli.

Circolare N. 83R (C.).

Pellegrinaggio a Caprera.

Pei viaggi in destinazione di Genova, Livorno, Civitaveccchia, Napoli, Messina o Palermo e viceversa, che per recarsi a Caprera a rendere omaggio alla tomba di Giuseppe Garibaldi i rappresentanti delle Società di reduci e superstiti delle patrie battaglie effettueranno quest'anno, eccezionalmente, il giorno 5 luglio p. v., devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla concessione speciale III, nei periodi di tempo seguenti:

Andata: dal 30 giugno al 5 luglio 1913.

Ritorno: dal 5 al 10 luglio 1913.

Circolare N. 84R (C.).

Congresso nazionale della federazione delle società e scuole di pubblica assistenza e di soccorso in Genova e Savona.

Per i viaggi in destinazione di Genova o di Savona e viceversa dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Genova od a Savona e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto ferroviario.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 23 giugno 1913.

Ritorno: dal 21 al 26 giugno 1913.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 70R-1913 concernente l'XI congresso nazionale di musica in Torino.

Le stazioni a seconda della richiesta del viaggiatore rilasceranno i biglietti in destinazione di Savona per la via più breve o per la via di Genova, oppure in destinazione di Genova per la via più breve o per la via di Savona e viceversa, incassando il prezzo in base alla percorrenza effettiva.

I biglietti per Savona via Genova, daranno diritto ad una fermata a Genova nell'andata; e quelli per Genova via Savona, ad una fermata a Savona nel ritorno nei limiti della validità rispettivamente stabilita pei viaggi di andata e di ritorno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, giugno 1913 - Tip. Editrice Nazionale - C-80.

SENTENZA

I diritti di deposito e di sosta sono dovuti alle Ferrovie per tutte le merci che rimangono ferme nelle stazioni per qualsiasi motivo indipendente dal fatto della Ferrovia stessa: quindi, anche quando restano giacenti a causa di ordini della R. Dogana per contestazioni sull'applicazione delle tasse doganali.

TRIB. CIV. E PEN. VARESE - 20 febbraio 1913 - Ferrovie Stato c. Società di trasporti internazionali Sebastiano Boser.

FATTO

Nell'aprile 1911 perveniva dall'estero all'indirizzo della Ditta Sebastiano Boser di Luino della merce in ghisa del peso di Kg. 6296 al cui sdogamento provvedeva in quella R. Dogana ai termini dell'art. 8 delle Tariffe e Condizioni per i trasporti in Ferrovia, la stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sulle indicazioni e disposizioni della Ditta destinataria per le quali il diritto del fisco veniva liquidato in L. 17,25 per quintale.

Tale operazione si compiva nel giorno 14 aprilt detto, ma tre giorni appresso, e cioè il 17, la Ditta Boser accortasi di essere caduta in errore sulla qualità della merce denunciata e sul relativo importo dei diritti doganali, domandava al Commissaria una controvisita che era tosto accordata, e con cui veniva a riconoscere il diritto ad un rimborso in favore della Ditta Boser di L. 179.45. Senonchè il Commissario stesso si rifiutò di prendere atto del risultato

della controvisita, perchè sulla Bolletta di importazione già risultava segnato in data del 15 aprile il « *visto uscire dalla dogana* ». Epperò la Boser ricorse al Ministero delle Finanze, mentre diede anche ordine alle Ferrovie di trattenere la merce.

Quando dopo la risposta del Ministero, che fu favorevole alla Reclamante, la merce fu messa in viaggio per essere destinata alla Ditta Kerting di Sestri Ponente, essa fu gravata di un assegno di L. 126 per diritto, di sosta durata venti giorni alla Stazione di Luino, e la Boser resasi cessionaria dalla Kerting che pagò, del diritto al reclamo, dopo di avere invano chiesto in via amministrativa alle ferrovie il rimborso delle spese di L. 126, perchè secondo lei non dovute, il giudice ordinario citando all'uopo l'Amministrazione avanti il Pretore di Luino, come da atto del 22 gennaio 1912.

Ed il pretore con sentenza 10 aprile successivo, pur ammettendo che la merce fosse rimasta *ferma in vagone nel magazzino doganale che è di proprietà delle ferrovie* accolse la domanda ritenendo che nel caso l'art. 117 delle Tariffe e condizioni pei trasporti che prevede il diritto di sosta « per sequestri e pignoramenti per disposizione e fatto dello speditore e del destinatario e per qualsiasi altra causa indipendente dall'Amministrazione », non fosse applicabile a rigore, perchè la causa della sosta non era riferibile alla Ditta Boser che non aveva avuto intenzione di impegnare la Ferrovia oltre i limiti ed i termini del contratto di trasporto.

Da tale sentenza si è gravata di appello avanti questo Collegio l'Amministrazione Ferroviaria con citazione 5 giugno 1912, dicendola ingiusta e gravatoria pel mal governo con essa fatto della legge sui trasporti e delle risultanze di causa, e nella udienza di spedizione dai procuratori delle parti, si sono prese le conclusioni di sopra trascritte.

DIRITTO

Attesochè la questione della causa debba andar risolta diversamente di quel che ha fatto il Pretore, ed è pertanto che in accoglimento del proposto appello la Sentenza impugnata deve essere riformata.

Il contratto di trasporto costituisce il vettore depositario necessario delle cose che gli sono affidate ed egli risponde della conservazione e della custodia di esse sino alla riconsegna (art. 1626 Codice Civ.). La sua responsabilità si estende ai casi di ritardo o di avaria, tranne che il fatto dipenda da forza maggiore, e come nel primo di tali casi deve sopportare una diminuzione di prezzo di trasporto in proporzione del ritardo, ed ha l'obbligo nell'altro caso del risarcimento dei danni, che anche il diritto quando, in dipendenza di un fatto ad esso estraneo, la sua responsabilità per il servizio di custodia rimanga aggravata per un tempo maggiore di quello determinato in virtù del contratto di trasporto, ad essere compensato dal maggior servizio prestato.

In omaggio a tali principii, nell'art 117 lettera *i*) delle tariffe Ferroviarie sul quale verte la controversia in esame è così scritto: « I diritti di deposito e di sosta sono pure dovuti per le merci e per gli oggetti rimessi e depositati in partenza, per quelli la cui totale consegna non abbia avuto luogo entro i termini prescritti; per tutte le merci che rimangono ferme nelle stazioni, nelle Aziende, per sequestri e pignoramenti, per disposizioni o fatto dello speditore e del destinatario, o per qualsiasi altra causa indipendente dall'Amministrazione ».

Dov'è chiaro per la lettera e lo spirito della legge che qualunque sia il motivo dal quale dipenda la sosta, sia cioè per fatto del destinatario o del mittente, e sia pure di un terzo, purchè sempre indipendente dall'Amministrazione, il diritto relativo è sempre dovuto.

Ciò risponde anche ai principii riguardanti il deposito che, sia volontario, sia necessario obbligano sempre il deponente al pagamento di ciò che è dovuto per causa del deposito stesso (art. 1865 e 1862, 1863 Cod. Civ.).

Da ciò consegue che la interpretazione del Pretore al disposto dell'art. 117 delle Tariffe, secondo la quale il diritto di sosta alle Ferrovie non sarebbe dovuto perchè questa avrebbe avuto dipendenza non dal fatto della Ditta Boser, bensì dal R. Ufficio di Dogana, sia semplicemente arbitraria.

Sicchè, risultando a chiare note, dagli atti della causa che la sosta della merce della Ditta Boser nella StazioSne di Luino, in vagone e nei magazzini doganali di proprietà delle Ferrovie, avesse

avuto tutt'altra càusa che dipendente dall'Amministrazione Ferroviaria, doveva senz'altro il Pretore respingere la domanda della Ditta stessa, la quale apparisce tanto più ingiusta in quanto poi, a tener presenti alcuni dati di fatto, che dal primo giudice si sono del tutto trascurati, risulta: *a*) che la Ditta Boser fu causa determinante della sosta perchè l'errore della Dogana nella tassazione dei diritti doganali dipese da errore suo; *b*) che in ogni modo la Ditta Boser, poichè ebbe ottenuta la controvisita, la quale soltanto importava di assicurare prima che la merce uscisse dal magazzino doganale, non aveva nessun bisogno di inbire alla Ferrovia di trattenerla ancora, in attesa della risposta ministeriale, perchè ogni questione relativa al rimborso del dippiù dei diritti doganali pagati, si poteva fare, come si fece, senza che fosse più necessario di tener la merce a disposizione; *c*) che non è vero che la merce sia sempre rimasta sotto la vigilanza, la quale non è poi la custodia di cui rimaneva sempre responsabile la Ferrovia, quale vettrice della Guardia di Finanza. Qui vi è un errore della Ditta Boser, il quale è sfuggito anche alla difesa dell'Amministrazione Ferroviaria: infatti a terzo della Bolletta di importazione vi è il bollettino della Guardia di Finanza Vergine Ercole con cui si attesta che la merce è stata continuamente sotto la sorveglianza (e non custodia, ripetesi) della dogana, ma è da notare che tale dichiarazione è in data del 17 aprile 1911, ossia del giorno stesso in cui fu chiesta ed ottenuta dalla Boser la controvisita dell'Ufficio Doganale, appunto perchè i risultati, della contrivisita potessero dare affidamento. Ma il diritto di sosta è stato domandato e riscosso delle Ferrovie per la permanenza in stazione della merce, per ordine della Boser, per i venti giorni che va dal 18 aprile al 10 maggio circa, come la stessa Boser ammette e dichiara nelle sue Comparse conclusionali avanti alla Pretura ed avanti al Tribunale, e come fa a dire in tal caso, fondandosi in quel certificato della guardia, che è la Dogana e non la Ferrovia che ha custodito la sua merce?

Evidentemente vuol trarsi partito da ingannevole artificio.

Che le spese seguono la soccombenza (art. 370 Codice di Procedura Civile).

P. q. m. Il Tribunale, uditi i procuratori delle parti, facendo diritto all'appello proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie

dello Stato con atto 5 giugno 1912 avverso la sentenza del Pretore di Luino del 10 aprile detto, anno, nella causa fra l'Amministrazione stessa e la Ditta Sebastiano Boser, senz'attendere ad ogni altra istanza e contrària eccezione che respinge, revoca la sentenza medesima, e nelle veci del primo giudice rigetta la istanza 22 gennaio 1912 della Ditta Boser e la condanna e tutte le spese del giudizio di primo e secondo grado, da liquidarsi, quelle a debito nei modi di legge, e le altre liquidate in lire trecento per diritti ed onorari di difesa ed oltre il costo di questa sentenza, sua spedizione e notificazione.

Anno VI - N. 25

19 Giugno 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, giugno 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C.80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n.* 459 *del* 22 *maggio* 1913, *che approva le variazioni al bilancio dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario* 1912-1913 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Omissis.

Art. 10.

Sono approvate le variazioni al bilancio dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1912-913, descritte nella tabella *L*, annessa alla presente legge.

Omissis.

Art. 12.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1912-913 in Lire 117.463.641,71.

Omissis.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale*, n. 128 del 3 giugno 1913.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 22 maggio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto: *Il Guardasigilli* FINOCCHIARO-APRILE.

Tabella L.

Variazioni al bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1912-913.

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Num.	Denominazione	
	ENTRATA	
	TITOLO I.	
	Parte ordinaria.	
1.	Viaggiatori	+ 12,000,000 —
3.	Bagagli e cani	— 1,200,000 —
4.	Merci a grande velocità	+ 2,800,000 —
5.	Merci a piccola velocità accelerata	+ 1,700,000 —
6.	Merci a piccola velocità ordinaria	+ 1,300,000 —
7.	Prodotti secondari	— 1,200,000 —
8.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina	+ 75,000 —
10.	Redditi patrimoniali	+ 180,000 —
12.	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+ 180,000 —
14.	Proventi per servizi accessori	+ 150,000 —
16.	Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8, prima parte)	+ 720,000 —
17.	Introiti per i servizi marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi)	— 330,000 —
19.	Proventi eventuali	+ 500,000 —
22.	Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	— 1,100,000 —

23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale	—	390,000 —
24. Ricupero del servizio del movimento	+	5,000 —
25. Ricuperi del servizio della trazione	—	2,140,000 —
25-*bis*. Ricuperi del servizio veicoli	+	2,000,000 —
26. Ricuperi del servizio lavori	+	560,000 —
28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti	+	250,000 —
32. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553). (Cap. 84 della spesa). . . .	+	300,000 —
Totale del titolo I	+	16,360,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

42. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro	+	388,000 —
Totale del titolo II	+	388,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine.

46. Forniture ai servizi (capitolo 69 della spesa)	—	23,572,530 —
50. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive e dalle officine dei depositi (Cap. 74 della spesa)	—	26,565,000 —
51. Materiali di scorta; materie impiegate o scaricate (Cap. 75 della spesa)	—	490,000 —
52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine veicoli e dalle squadre di rialzo (Cap. 76 della spesa).	+	17,452,000 —
53. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (Cap. 77 della spesa)	—	360,000 —
Totale del titolo III. . . .	—	33,535,530 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

54. Ritenute al personale	+	205,000 —
55. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (Cap. 27-*A* e *B* della spesa)	+	334,500 —
56. Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (lettera d dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (Cap. 27-*C* e *D* della spesa)	+	315,500
58-*bis*. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'Amministrazione di valori, in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi	+	500,000 —
59. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (Cap. 82 della spesa)	—	3,800 —
Totale del titolo IV.	+	1,351,200 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

60. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (Art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 533) (Cap. 83 della spesa)		»
61. Affitto delle case	—	300,000 —
Totale del titolo V.	—	300,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi.

70. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale	+	115,000 —
71. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (Cap. 99 della spesa)	+	10,000,000 —

72. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (Cap. 100 della spesa)	+	5,000,000
73. Ricupero di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (Cap. 101 della spesa)	+	5,000,000
77. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372 (Cap. 105 della spesa). . . .	+	100,000
78. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (Cap. 106 della spesa).	+	100,000
81. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (Cap. 109 della spesa)	+	440,000
82. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (Cap. 110 della spesa)	+	5,250,000
85. Accrediti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (Cap. 113 della spesa)		»
Totale del titolo VI. . . .	+	26,005,000

TITOLO VII.

Partite di giro.

87. Tasse erariali (Cap. 115 della spesa)	+	1,000,000
Totale delle variazioni all'entrata. . . .	+	11,268,670

SPESA

TITOLO I

Parte ordinaria.

Capitolo		Somma
1. Personale	+	57,000 —
2. Forniture, spese ed acquisti	+	29,000 —
3. Personale	+	68,000 —
4. Forniture, spese ed acquisti	+	72.000 —
5. Personale	+	800,000 —
6. Forniture, spese ed acquisti	+	350,000 —
8. Personale	—	85,000 —
9. Forniture, spese ed acquisti	+	9,000 —
10. Personale	+	205,000 —
11. Forniture, spese ed acquisti	+	290,000 —
12. Riparazioni del materiale	—	160,000 —
12-*bis*. Manutenzioni degli approdi	+	10,000 —
14. Ancoraggio e spese portuali	+	38,000 —
15. Noleggio di piroscafi (art. 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	—	80,000 —
16. Personale	—	5,283,000 —
17. Forniture, spese ed acquisti	—	251,000 —
18. Manutenzione locomotive e automotrici	—	34.600.000 —
18-*bis*. Personale	+	6,000,000 —
18-*ter*. Forniture, spese ed acquisti	+	800,000 —
18-*quater*. Manutenzione veicoli	+	38,000,000 —
19. Personale	+	1,556.000 —
20. Forniture, spese ed acquisti		440,000
21. Manutenzione della linea	+	1,320,000 —
22. Personale	—	5,000 —
23. Forniture, spese ed acquisti	+	88.000 —
25. Forniture, spese ed acquisti	+	90.000 —
26. Imposte e tasse	+	7.000 —
27. Contributo al fondo pensioni e sussidi	+	650.000 —
28. Spese per assegni e indennità diverse al personale.	+	115,000 —
29. Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	—	150,000
30. Gratificazioni al personale (art. 4 della legge 13 aprile 1911, n. 310)	+	315,000
31. Gratificazioni al personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale (art. 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310)	+	4,262,489 —

35.	Spese giudiziali e contenziose	—	200,000 —
36.	Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino	—	136,000 —
38.	**Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la** vendita di biglietti di viaggio	—	100,000 —
39.	Spese per la sorveglianza dei trasporti	+	45,000 —
41.	Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni fra le stazioni internazionali ed il confine	+	60,000 —
43.	Servizi accessori ad impresa od in economia . .	+	108,000 —
44.	Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi). . . .	—	60,000 —
45.	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzioni di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)	+	160,000 —
46.	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (Capitoli 33 e 34 dell'entrata). . . .	+	1,168,000 —
47.	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (Capitolo 35 dell'entrata)	+	172,000 —
48.	Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli 36 e 41 dell'entrata)	+	388,000 —
49.	Rinnovamento dei galleggianti (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n.111) (Cap. 37 dell'entrata) . . .	+	60,000 —
50.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento	—	743,693 41
54.	Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429). . .	+	3,618,877 —
57.	Restituzione di multe per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori (Cap. 19-*C* dell'entrata)	+	500,000 —
59.	Spese del terremoto del 28 dicembre 1908 . . .	+	50,000 —
61.	Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137).	—	2,807,672 59
	Totale del titolo I. . . .	+	16,360,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

64.	Acquisto di materiale rotabile	+	12,658,000 —
65.	Acquisto di galleggianti (Cap. 42 dell'entrata) . .	+	1,900,000 —
66.	Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti	+	2,530,000 —
67.	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (Cap. 41-*C* dell'entrata)	—	8,800,000 —
68.	Lavori in conto patrimoniale (Cap. 41-*A*, *B* e *C* dell'entrata)	—	8,000,000 —
70.	Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	+	100.000 —
	Totale del titolo II. . . .	+	388,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine.

71.	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (Capitoli 46 e 47 dell'entrata)	—	23,572,530 —
74.	Spese per lavori delle Officine locomotive e delle Officine dei depositi (Cap. 50 dell'entrata). . .	—	26,565,000
75.	Materiali di scorta; materie ricevute (Capitoli 46-*E* e 51 dell'entrata)	—	490,000 —
76.	Spese per lavori delle Officine veicoli e delle squadre di rialzo (capitolo 52 dell'entrata) . . .	+	17,452,000 —
77.	Spese per lavori delle Officine del mantenimento (capitolo 53 dell'entrata)	—	360,000 —
	Totale del titolo III . . .	—	33,535,530 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

[illegible].	Pensioni	+	500,000 —
81.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	+	855,000 —

82. Erogazione dei proventi del fondo lasciti e donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 59 dell'entrata) . . . . — 3,800 —

Totale del titolo IV . . . + 1,351,200 —

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

84. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 32 dell'entrata) . . . . + 300,000 —
85. Manutenzione ordinaria . . . . + 2,000
91. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costruzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 1 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233) — 602,000 —

Totale del titolo V . . . — 300,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi.

98. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale . . . . + 115,000
99. Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 71 dell'entrata) . . . . + 10,000,000 —
100. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (capitolo 72 dell'entrata) . . . . + 5,000,000 —
101. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 73 dell'entrata) . . + 5,000,000
105. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335 modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 77 dell'entrata) . . . . + 100,000 —

106. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (art. 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444 - capitolo 78 dell'entrata) .	+	100,000 —
109. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 81 dell'entrata)	+	440,000 —
110. Ministero della Guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 82 dell'entrata)	+	5,250,000
113. Addebiti ad Amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (capitolo 85 dell'entrata) (*a*)		»
Totale del titolo VI . . .	+	26,005,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro.

115. Versamento delle tasse erariali (capitolo 87 dell'entrata)	+	1,000,000 —
Totale del titolo VII . . .	+	1,000,000 —
Totale delle variazioni alla spesa . . .	+	11,268,670 —

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

TEDESCO.

(*a*) Variata la denominazione.

DECRETO REALE 6 *aprile* 1913, *n.* 512, *che approva il regolamento per l'applicazione dell'art.* 47 *della legge* 13 *luglio* 1910, *n.* 466, *e dell'art.* 26 *del R. D.* 24 *dicembre* 1911, *n.* 1479, *convertito in legge con la legge* 6 *luglio* 1912, *n* 801, *relativi alla istituzione di Collegi arbitrali per la determinazione delle indennità di espropriazione nei Comuni danneggiati dal terremoto del* 28 *dicembre* 1908 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 13 luglio 1910, n. 466, e visto il Nostro decreto 24 dicembre 1911, n. 1479, convertito in legge con la legge 5 luglio 1912, n. 801, concernenti provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri, Segretari di Stato per i Lavori pubblici e per il Tesoro;

Abbiamo decretato e decrtiamo;

Articolo unico

È approvato l'annesso regolamento per l'applicazione dell'articolo 47 della legge 13 luglio 1910, n. 466, e dell'art. 26 del Nostro decreto 24 dicembre 1911, n. 1479, convertito in legge con la legge 6 luglio 1912, n. 801; visto, d'ordine Nostro, dai predetti Ministri Segretari di Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — TEDESCO

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 131 del 6 giugno 1913.

REGOLAMENTO

per l'applicazione dell'art. 47 della legge 13 luglio 1910, n. 466, e dell'art. 26 del Regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1479 che istituisce collegi arbitrali per la determinazione delle indennità di espropriazione nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

I. — Costituzione e funzionamento dei Collegi arbitrali

Art. 1.

I componenti dei Collegi arbitrali, istituiti dall'art. 47 della legge 13 luglio 1910, n. 466 e dell'art. 26 del R. decreto 24 dicembre 1911, n. 1479, sono nominati al 1° gennaio di ciascun anno.

I componenti in carica alla data della pubblicazione del presente regolamento cesseranno dall'ufficio al 31 dicembre 1913.

Le cause pendenti alla fine dell'anno saranno devolute nello stato in cui si trovano, alla cognizione degli arbitri nominati in loro sostituzione.

Art. 2.

I Collegi risiedono nei locali assegnati dal Ministero di Grazia e Giustizia d'accordo col Ministero dei Lavori pubblici.

Art. 3.

Con decreto del Ministro Guardasigilli è destinato in qualità di segretario presso i detti Collegi un funzionario di cancelleria o segreteria giudiziaria di grado non inferiore a quello di vice cancelliere di Corte d'Appello od equiparato, per il Collegio di secondo grado ed a quello di vice cancelliere di tribunale od equiparato ,per quelli di primo grado.

Ove le esigenze del servizio lo richiedano, potranno essere destinati all'ufficio di segreteria anche altri funzionari di grado inferiore.

Art. 4.

Il segretario e i funzionari addetti all'ufficio di segreteria assistono i membri del Collegio nelle udienze e nell'esercizio delle loro funzioni, contrassegnando le firme; eseguiscono la registrazione degli atti del Collegio, li conservano in deposito e ne rilasciano le copie; e compiono tutte le altre funzioni che vengono loro delegate dal presidente.

Nel caso di legittimo impedimento del segretario e dei funzionari addetti alla segreteria, può essere temporaneamente destinato a farne le veci un vice cancelliere del tribunale locale, con provvedimento del presidente e su richiesta del capo del Collegio.

Art. 5.

Nella segreteria saranno tenuti registri indicati ai nn. 1, 2 e 3 dell'art. 33 del regolamento approvato col R. decreto 10 dicembre 1882, n. 1103, nonchè gli altri registri indicati ai nn. 1, 2 e 3 del successivo art. 35 dello stesso regolamento. Tutti i registri, prima di essere posti in uso, saranno numerati e vidimati in ciascun foglio dal capo del Collegio o da uno dei membri da lui delegato.

I processi verbali e gli altri atti dei giudizi sono conservati in apposito volume.

Art. 6.

Il Collegio arbitrale può richiedere alle autorità ed uffici pubblici le notizie e le informazioni necessarie.

La corrispondenza ufficiale del Collegio è esente dalle tasse postali.

Art. 7.

Le funzioni di ufficiale giudiziario presso i Collegi di primo grado sono disimpegnate dagli ufficiali giudiziari del tribunale di Reggio Calabria e della Corte d'Appello di Messina; quelle presso il Collegio di secondo grado dagli ufficiali giudiziari della Corte d'Appello di Roma.

Per le notificazioni fuori della sede del Collegio, possono adibirsi anche gli ufficiali giudiziari addetti alla pretura del luogo ove la notificazione deve essere eseguita, ed in loro mancanza gli uscieri degli uffici di conciliazione.

Art. 8.

Le comunicazioni, che debbono essere fatte, per ordine del presidente, dall'ufficio di segreteria sono notificate a mezzo di lettera raccomandata, con ricevuta di ritorno; tutti i provvedimenti del presidente e gli atti del Collegio sono notificati a mezzo di ufficiale giudiziario.

II. — PROCEDURA E GRAVAME.

Art. 9.

Dinanzi ai Collegi arbitrali si osserva, per quanto è applicabile, il procedimento fissato dal Codice di procedura civile, per i giudizi avanti gli arbitri, eccettuate le disposizioni riguardanti il compromesso, i termini per la pronunzia della sentenza e l'azione di nullità contro la sentenza medesima.

Per la votazione delle sentenze si seguono le norme stabilite dall'art. 359 del Codice di procedura civile.

Gli arbitri non possono in alcun caso rifiutarsi di firmare le sentenze.

Art. 10

Le parti possono comparire dinanzi ai Collegi arbitrali personalmente o per mezzo di mandatari, e possono presentare memorie scritte.

Art. 11

Il Collegio può sempre ordinare di ufficio la comparizione personale delle parti.

Esso può anche delegare uno dei suoi membri a raccogliere le dichiarazioni delle parti medesime.

Art. 12

Il Collegio, quando lo ritenga assolutamente indispensabile e non creda di potere all'uopo provvedere a mezzo di uno o più dei suoi componenti, ha facoltà di valersi, per fare accertamenti o rilievi locali,

dell'opera di persone tecniche. In tal caso fisserà un termine brevissimo, entro il quale le dette persone dovranno presentare la loro relazione anche verbale.

Art.. 13

S'intende che abbia rifiutato l'indennità di espropriazione offerta il proprietario che entro 15 giorni dalla pubblicazione del piano di esecuzione dei lavori non abbia espressamente dichiarato di accettarla.

L'elenco dei proprietari che non accettarono l'offerta è trasmesso al presidente del Collegio di primo grado, il quale provvede alla liquidazione definitiva della indennità, dopo di aver invitato le parti a comparire con citazione per biglietto.

Art.. 14

Le sentenze dei Collegi arbitrali di primo e secondo grado sono dal segretario depositate, nel termine di giorni cinque, nella cancelleria della pretura del mandamento, nella cui giurisdizione ha sede ciascun Collegio, e di tale deposito è compilato processo verbale, che è sottoscritto dal segretario medesimo, dal pretore e dal cancelliere.

Le dette sentenze sono rese esecutive a norma dell'art. 24 del Codice di procedura civile e copia autentica di essa su carta libera è conservata nell'archivio di ciascun Collegio.

Art.. 15

L'appello delle sentenze dei Collegi di primo grado è proposto con atto di citazione.

Art.. 16

Il termine per comparire dinanzi al Collegio arbitrale di secondo grado è quello fissato dagli articoli 148 e 150 del Codice di procedura civile, ridotto alla metà.

Art.. 17

Gli onorari spettanti agli arbitri, il compenso al segretario e le spese del giudizio sono ripartiti a norma dell'art. 37 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e liquidati per ciascun giudizio con decreto del

primo presidente della Corte d'Appello territoriale. Le parti interessate possono entro 15 giorni dalla notifica del decreto produrre reclamo allo stesso primo presidente, il quale decide in modo irrevocabile.

Agli onorari di avvocato e procuratore sono applicabili le disposizioni degli articoli 370 e seguenti del Codice di procedura civile. La loro liquidazione è fatta a norma del comma precedente.

Art. 18.

L'Amministrazione dello Stato, per le espropriazioni da essa promosse è tenuta ad anticipare gli onorari liquidati a favore degli arbitri, il compenso del segretario, i diritti di notifica spettanti agli ufficiali giudiziari e tutte le spese vive occorrenti per la esecuzione dei mezzi istruttori ordinati dal Collegio. Ogni altro spesa verrà annotata a debito in apposito campione. A giudizio definitivo, l'Amministrazione suddetta tratterrà sull'importo della liquidata indennità la quota di spese, di diritti ed onorari posta a carico degli espropriati.

Per le espropriazioni promosse dalla Provincia, dal Comune ed altri enti, l'anticipazione di cui sopra è estensibile a tutte indistintamente le spese del giudizio, agli onorari degli arbitri, ed al compenso del segretario, salvo il diritto al rimborso delle spese poste a carico dell'altra parte, mediante trattenuta sull'importo della indennità liquidata.

III. — Disposizioni generali.

Art. 19.

Per tutto ciò che non è previsto nel presente regolamento, si osserveranno, in quanto siano applicabili, le norme contenute nel Codice di procedura civile e nel regolamento generale giudiziario approvato con R. decreto 14 dicembre 1865, n. 2641.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori pubblici.

SACCHI.

Il Ministro del Tesoro

TEDESCO.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pagina 8 aggiungere alle linee del Compartimento di Firenze:

Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.

— a pagina 19 di contro al nome della stazione di Borgo San Lorenzo nella colonna 5 aggiungere il numero 72-*bis;*

— a pagina 34 fra Conselice e Contigliano inserire:

Contea	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Firenze	Firenze	72 bis	V	B	G(2)	A	—

—	—	S.	—	—	—	—	—	—	—	—

— a pagina 37 fra Diano Marina e Dirillo inserire:

Dicomano	Borgo S. Lorenzo Pontassieve	Firenze	Firenze	72 bis	V	B	G	A

A	O	V	B	S	-		—	F	—	—	1	30	S

– a pagina 72 di contro al nome della stazione di Pontassieve nella colonna 5 aggiungere il numero 72-*bis;*

— a pagina 81 fra Rubiera e Rumianca (casa cantoniera) inserire:

Rufina	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Firenze	Firenze	72 bis	V	B	G	A	O

V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S

— a pagina 105 fra Vicarello (casa cantoniera) e Vicenza inserire:

Vicchio	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	Firenze	Firenze	72 bis	V	B	G	A	O

V	B	S	—	—	F	—	—	1	30	S

— all'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare in rosso, conforme alla linea Firenze-Faenza, la linea **Borgo** S. **Lo**renzo-Pontassieve con l'indicazione del numero 141;

— a pagina 138 nella tabella (69) *Faenza-Firenze* considerare il nome della stazione di Borgo S. Lorenzo come scritto in carattere grassetto;

— a pagina 141 nella tabella (72) *Firenze-Chiusi-Roma* e diramazione *Portonaccio-Roma-S. Lorenzo* considerare il nome della stazione di Pontassieve come scritto in carattere grassetto; nello spazio in bianco riportare la tabella (72-*bis*) *Borgo S. Lorenzo-Pontassieve* di cui all'allegato *B* al presente Ordine generale;

— a pagina 225 fra Conselice e Contigliano inserire:

Contea	**117.30.15**	**1002**	**1016**

— a pagina 226 fra Diano Marina e Dogna inserire:

Dicomano	**117.30.15**	**1006**	**1020**

— a pagina 233 fra Rubiera e Rumianca (casa cantoniera) inserire:

Rufina	**117.30.15**	**995**	**1009**

— a pagina 237 fra Vicarello (casa cantoniera) e Vicenza inserire:

Vicchio	**117.30.15**	**1013**	**1027**

Inoltre modificare le attuali indicazioni esposte per le stazioni sotto elencate secondo quanto appresso:

Pag.	222	Borgo S. Lorenzo.	117.30.15	1020	1034
»	225	Crespino.	117.30.15	1042	1056
»	226	Fantino Palazzuolo	117.30.15	1047	1061
»	»	Fornello.	117.30.15	1036	1050
»	228	Marradi	117.30.15	1052	1066
»	231	Panicaglia	117.30.15	1024	1038
»	233	Ronta	117.30.15	1029	1043
»	»	S. Cassiano.	117.30.15	1062	1076
»	234	S. Martino in Gattara . . .	117.30.15	1058	1072
»	»	S. Piero a Sieve	117.30.15	1025	1039

Per le aggiunte e le modificazioni che sono da apportarsi alla « Parte Terza » del prontuario predetto, in seguito alle nuove stazioni di diramazione di Borgo S. Lorenzo e di Pontassieve e alla diminuzione delle distanze chilometriche per il minor percorso determinato dal transito sulla linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, verrà in seguito provveduto.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 168-1913.*

(72-*bis*) Borgo S. Lorenzo-Pontassieve

Borgo S. Lorenzo					
8	Vicchio				
15	8	Dicomano			
19	11	4	Contea		
26	19	11	8	Rufina	
33	26	19	15	8	**Pontassieve**

Aggiunte e modificazioni da apportarsi alle sottoindicate pubblicazioni.

Al fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910).

AGGIUNTE.

Pag.	15	Contea.	2	2	1	3	3	3	2
»	16	Dicomano.	2	2	1	3	3	3	2
»	32	Rufina.	2	2	1	3	3	3	2
»	40	Vicchio	2	2	1	3	3	3	2

Al fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc., da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) ».

AGGIUNTE.

Pag.	6	Contea.	366	565	1016
»	7	Dicomano	370	569	1020
»	13	Rufina.	359	558	1009
»	16	Vicchio	373	576	1027

MODIFICAZIONI.

Pag.	4	Borgo S. Lorenzo. . . .	365	583	1034
»	»	Brisighella.	418	637	1076
»	7	Crespino	387	605	1056
»	»	Fantino Palazzuolo . . .	392	610	1061
»	»	Fognano.	414	633	1079
»	9	Marradi	397	615	1066
»	11	Panicaglia	369	587	1038
»	13	Ronta.	374	592	1043
»	»	S. Cassiano	406	625	1076
»	14	S. Martino in Gattara . .	403	621	1072
»	»	S. Pietro a Sieve	360	588	1039

Al fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) ».

AGGIUNTE.

Pag.	17	Contea	Pontassieve-Firenze Asciano-Montepescali.	366	Pontassieve-Roma-Cancello	565	Pontassieve-Roma-Battipaglia	1016
»	19	Dicomano	Id.	370	Id.	569	Id.	1020
»	39	Rufina	Id.	359	Id.	558	Id.	1009
»	49	Vicchio	Borgo S. Lorenzo-Firenze - Asciano-Montepescali . .	373	Id.	576	Id.	1027

MODIFICAZIONI.

Pag.	10	Borgo S. Lorenzo. . .	Firenze - Asciano - Montepescali . .	365	Dicomano - Roma-Cancello . . .	583	Dicomano-Roma-Battipaglia . .	1034
»	»	Brisighella.	Id.	418	Id.	637	Faenza-Termoli-Salerno.	1076
»	18	Crespino. .	Id.	387	Id.	605	Dicomano-Roma-Battipaglia . .	1056
»	19	Fantino Palazzuolo. .	Id.	392	Id.	610	Id.	1061
»	20	Fognano. .	Id.	414	Id.	633	Faenza-Termoli-Salerno	1079
»	21	Fornello . .	Id.	380	Id.	599	Dicomano-Roma-Battipaglia . .	1050
»	26	Marradi . .	Id.	397	Id.	615	Id.	1066
»	32	Panicaglia.	Id.	369	Id.	587	Id.	1038
»	39	Ronta . . .	Id.	374	Id.	592	Id.	1043
»	»	S. Cassiano	Id.	406	Id.	625	Id.	1076
»	41	S. Martino in Gattara.	Id	403	Id.	621	Id.	107
»	»	S. Piero a Sieve . . .	Id.	360	Id.	588	Id.	103

In seguito all'apertura all'esercizio della linea *Borgo S. Lorenzo-Pontassieve* i nomi delle nuove stazioni di *Vicchio, Dicomano, Contea* e *Rufina* dovranno essere aggiunti, nella sede opportuna, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, con le distanze ed instradamenti che resulteranno seguendo le norme indicate nella Parte II del presente allegato.

Siccome, poi, tutti indistintamente i trasporti debbono essere instradati sulla linea *Borgo S. Lorenzo-Pontassieve* ogni qualvolta questa determini la via più breve, così le distanze fra le stazioni da *Borgo S. Lorenzo* ed oltre per quelle di *Pontassieve* ed oltre, vengono a subire una diminuzione.

Perciò negli annessi prospetti si indicano le distanze ed i relativi instradamenti da tutte le stazioni predette al punto di transito di *Borgo S. Lorenzo*, da valere per la formazione delle distanze complessive fra le relazioni interessate; distanze che resulteranno quindi computate per la nuova linea.

In appresso sono indicate le modalità e le speciali norme da seguire per la formazione delle nuove distanze.

PARTE I.

Istruzioni per stabilire quando la linea *Borgo S. Lorenzo-Pontassieve* determina la via più breve fra due stazioni

Tutte le stazioni che per *Pontassieve* vengono ad avere la distanza computata in transito sulla nuova linea, sono esposte per ordine alfabetico nel Prospetto I^A^ con l'indicazione della distanza e dell'instradamento per la stazione di *Borgo S. Lorenzo* che verrà a funzionare quale stazione di appoggio, per quanto riguarda la formazione delle nuove distanze.

Le stazioni stesse, colle relative indicazioni, predisposte per ordine di linea, sono ripetute nel Prospetto I^{B} (Vedi avvertenza 1^{a}).

Invece tutte le stazioni che per *Borgo S. Lorenzo* vengono ad avere la distanza computata in transito della ripetuta nuova linea sono esposte in ordine alfabetico, con l'instradamento e la distanza per *Borgo S. Lorenzo*, nel Prospetto II^{A} e ripetute, per ordine di linea, nel Prospetto II^{B} (Vedi avvertenza 1^{a}).

In questi due ultimi prospetti (II^{A} e II^{B}) non si sono però comprese le stazioni di Torrita, Montepulciano, Furbara, Palo, Ladispoli, Pescina, Carrito Ortona, Sulmona, Isernia, Pettoranello, Apice S. Arcangelo, Castelfranci, Montemarano, Cassano Irpino, Balvano Ricigliano, Bella Muro, S. Leonardo di Cutrò, Fabriano e quelle situate sulla linea Fabriano-Urbino, provvedendosi col Prospetto III alle modificazioni da apportarsi alle distanze ed instradamenti fre le stazioni stesse e quelle, solamente interessate, di S. Piero a Sieve, Borgo S. Lorenzo, Panicaglia, Ronta, Fornello, Crespino, Fantino Palazzuolo, Marradi, S. Martino in Gattara, S. Cassiano, Fognano, Brisighella, Faenza e quelle oltre Faenza, le quali, per le stazioni predette, non hanno l'attuale distanza computata in transito delle linee Bologna-Firenze o Faenza-Firenze per Firenze-Terontola e viceversa. (Esempio V).

Anche le stazioni della Sicilia non sono state comprese in questi prospetti, poichè si provvede col Prospetto IV alle modificazioni da apportarsi alle distanze ed instradamento fre le stazioni medesime e quelle continentali, solamente interessate, di S. Piero a Sieve, Borgo S. Lorenzo, Panicaglia, Ronta, Fornello, Crespino, Fantino Palazzuolo, Marradi, S. Martino in Gattara, S. Cassiano. (Vedansi Esempi VI e VII).

Tenuto presente che la nuova linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve viene a determinare la via più breve per le relazioni fra le stazioni comprese nel Prospetto I (^{A} o ^{B}) e quelle comprese nel Prospetto II (^{A} o ^{B}) ed in linea di massima per le relazioni che nei prontuari in uso hanno l'instradamento computato per la via di Firenze in transito delle linee Bologna-Pistoia-Firenze, Faenza-Firenze e Firenze-Terontola, oltre per oltre e viceversa, ne consegue che le nuove distanze per le relazioni predette, si formeranno sommando le distanze parziali dalle stazioni interessate a Borgo S. Lorenzo che si rileveranno dai Prospetti I^{A} e II^{A} (Esempi I, II).

Similmente anche per le relazioni da e per le stazioni di Compiobbi, Sieci, Pontassieve, S. Ellero, Rignano sull'Arno e Incisa che nei prontuari in uso hanno l'instradamento computato in transito delle linee Foligno-Terontola o Chiusi-Terontola, dovranno formarsi le nuove distanze nel modo predetto. (Esempio IV).

Tali distanze complessive, così formate, verranno a risultare computate in transito della nuova linea, e dovranno quindi sostituire quelle attualmente esposte nei ripetuti prontuari ogni qualvolta resultino minori. Quando invece resultino maggiori non si farà luogo a nessuna modificazione. (Esempio III).

L'indicazione della nuova via verrà rilevata dai prospetti stessi.

A tal uopo giova avvertire che per determinare l'instradamento completo da partenza a destinazione occorrerà rilevare le indicazioni di un prospetto, nell'ordine in cui sono esposte, e quelle dell'altro prospetto, ma in ordine inverso, come emerge chiaramente dagli esempi I e II.

Avvertenze. 1ª — I prospetti I^B e II^B, come si è detto precedentemente, contengono i nomi delle stazioni che resultano nei corrispondenti prospetti I^A e II^A, esposti però in ordine di linea, e ciò per facilitare il modo di apportare le varianti nei prontuari, attualmente in uso, predisposti essi pure per ordine di linea.

2ª Quando due stazioni si trovano comprese nello stesso Prospetto, la distanza intercedente fra le medesime non subisce modificazione.

ESEMPI.

Esempio I. - Relazione *Castel Bolognese-Ciampino.* — Siccome il nome della stazione di Castel Bolognese è compreso nel Prospetto I^A e quello di Ciampino nel Prospetto II^A, dovrà verificarsi se la nuova distanza, che si formerà aggiungendo a quella esposta nel Prospetto I^A, da Castel Bolognese a Borgo S. Lorenzo, quella esposta nel Prospetto II^A da Ciampino a Borgo S. Lorenzo, non resulti minore della distanza attuale di Km. 439, stabilita per la

via di Faenza-Firenze-Chiusi-Roma, come è indicato nel prontuario manoscritto in uso.

			Via più breve	Distanza
Prospetto	I^A	Castel Bolognese	69	Km. 75
»	II^A	Ciampino	135-204	» 343
			Totale	Km. 418 nuova distanza

fra Castel Bolognese e Ciampino che resulta computata (invertendo l'ordine dei numeri di transito del Prospetto II^A, come è detto nell'ultimo capoverso della Parte I) per la via di Faenza-Dicomano, determinata dai numeri di transito 69 (Prospetto I^A) e 204-135 (Prospetto II^A). La nuova distanza resultando minore di quella attuale, dovrà essere sostituita a questa.

Esempio II. - Relazione *Attigliano-Brescia*. — Dai prontuari in uso la distanza resulta di Km. 534, stabilita per la via di Terontola-Firenze-Pistoia-Bologna-Parma. Si formerà allora la nuova distanza, procedendo analogamente a quanto è detto nel 1° esempio, per accertarsi che questa resulti minore dell'attuale.

			Via più breve	Distanza
Prospetto	II^A	Attigliano	204	Km. 232
»	I^A	Brescia	112-69	» 299
			Totale	Km. 531 nuova distanza

per la via di Dicomano-Faenza-Parma, come indicano i numeri di transito 204-69-112 che corrispondono a quelli del Prospetto II^A in ordine inverso. La nuova distanza resultando minore di quella attuale, dovrà essere sostituita a questa.

Esempio III. - Relazione *Milano Centrale-Roma Termini*. — Quantunque l'attuale distanza di Km. 638 non resulti computata in transito di Firenze, ma bensì per la via di Parma-Sarzana, ciò nonostante i nomi delle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini sono compresi, rispettivamente, nei prospetti I^A e II^A. Però

nessuna modificazione si dovrà apportare alla distanza predetta, poichè la nuova distanza di Km. 662, formata servendosi dei Prospetti stessi, come è detto nei precedenti esempi, resulta maggiore di quella attuale.

Esempio IV. - Relazione *Incisa-Chieti*. — La distanza attuale è di Km. 441, e poichè resulta stabilita per la via di Foligno-Terontola, ed i nomi delle stazioni di Incisa e Chieti sono compresi, rispettivamente, nei prospetti II^A^ e I^A^, si dovrà senz'altro procedere alla formazione della nuova distanza. Quindi, sommando le due distanze parziali (da rilevarsi dai citati Prospetti I^A^ e II^B^), si ottiene la distanza di Km. 432, computata per la via di Castellamare A.-Faenza-Dicomano, che è più breve di quella attuale.

Esempio V. - Relazione *Palo-S. Martino in Gattara*. — Come è detto nella Parte I, tanto il nome della stazione di Palo quanto quello della stazione di S. Martino in Gattara, trovansi compresi nel Prospetto III. Si dovrà quindi rilevare da detto Prospetto la nuova distanza per questa relazione, da sostituire a quella attualmente esposta nei prontuari in uso.

	Via più breve	*Distanze*
Prospetto III — Palo-S. Martino in Gattara	135-204	Km. 415

Esempio VI. - Relazione *Marradi-Palermo*. — Per le varianti da e per le stazioni Sicule, come è detto nella Parte I, provvede il Prospetto IV dal quale si desume che le attuali distanze dalla stazione di Marradi a quelle Sicule, debbono essere diminuite di Km. 22, venendo a resultare computate, sul percorso continentale, che solo viene modificato, per la via di Dicomano-Roma-Codola-Villa S. Giovanni.

Pertanto la distanza attuale di Km. 1315 da Marradi a Palermo deve essere sostituita con Km. 1293 e l'instradamento con quello seguente: 204-135-59-184.

Esempio VII. - Relazione *Messina-Bologna*. — Ricorrendo al Prospetto IV, che disciplina le varianti da e per le stazioni Sicule, si rileverà che il nome della stazione di Bologna non trovasi ivi compreso. Quindi nessuna diminuzione dovrà apportarsi alla distanza per la relazione suddetta.

PROSPETTO I^A

Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di Borgo S. Lorenzo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Abano	82.69	220	Albizzate	94.69	382
Abbadia	26.112.69	389	*Albuzzano* (c. c.)	40.69	313
Abbiategrasso	94.69	362	Alezio	187.6.69 194.192.6.69	865
Acquanegra Crem.	62.200.69	275	Alfonsine	82.69	126
Acquatetta	159.73.69	664	Alseno	69	236
Acquaviva delle F.	15.69	700	Altamura	133.73.69	700
Adria	82.69	211	Amendola	73.69	562
Airuno	94.69	371	*Amola* (c. c.)	23.69	141
Ala	95.69	294	Ancona e scalo m.°	69	222
Alanno	45.69	397	Anzano del Parco	4.94.69	389
Alano Fener Vald.	196.110.87.69	295	*Anzola* (c. c.)	69	131
Albano S. A. (c. c.)	26.112.69	342	Apricena	6.69	505
Albaredo	196.110.82.69	267	Aquilonia	133.73.69	613
Albate Camerlata	94.69	376	Arcore	94.69	353
Albate Trecallo	4.94.69	379	Ardenno Masino	26.112.69	414

Elenco numerico-alfabetico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza:

4 Albate Cam.
6 Ancona
9 Arona
15 Bari
16 Barletta
21 Beura
23 Bologna
26 Brescia
27 Bressana B.
28 Brindisi
29 Broni
40 Casalpuster.
44 Castelbol.
45 Castellam.A.
47 Cava Carb.
51 Cerea
57 Cittadella
62 Cremona
64 Cuzzago
69 Faenza
70 Falconara M.
78 Foggia
82 Lavezzola
83 Lecco
87 Lugo
89 Mantova
92 Mestre
94 Milano
95 Modena
110 Padova
112 Parma
113 Pavia
115 Piacenza
116 Piadena
120 Ponte S.P.L.
121 Porto Civit.
123 Portogruaro
126 Ravenna
130 Rimini
133 Rocchetta S. A.
134 Rogoredo
138 Rovigo
152 Seregno
153 Sesto Calen.
159 Spinazzola
161 Taranto
163 Termoli
170 Treviglio
171 Treviso
174 Usmate Car.
179 Verona
182 Vicenza
187 Zollino
190 S.Zeno Folz.
191 Francavilla F.
192 Lecce
194 Novoli
196 Castelfr. V.
197 Montebell.
200 B. S. Donnino
202 Nogara

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Arena Po	115.69	293
Argenta	82.69	119
Arona e scalo lac.	94.69	400
Arquà	82.69	178
Ascoli Piceno.	69	340
Ascoli Satriano.	73.69	576
Asola	112.69	259
Aspio (c. c.)	69	238
Atri Mutignano	69	349
Avetrana	191.28.69	839
Avigliano	73.69	650
Badia	138.87.69	215
Bagnacavallo	44.69	94
Bagni di Caldiero.	179.95.69	271
Bagnolo del Salento	73.69	851
Bagnolo Mella	62.200.69 190.112.69 (*)	301
Barbariga (c. c.)	110.87.69	241
Barbianello	29.115.69	308
Bari	73.69	668
Baricetta	87.69	206
Barile	73.69	618
Barletta	6.69	613
Bassano	57.110.87.69	277
Battaglia	87.69	212
Baveno	9.94.69	422
Belgioioso	40.69	309
Belgirate	9.94.69	412
Bellano	26.112.69	407
Bellante Ripattone	69	315
Bellaria	130.69	143
Belluno	196.110.87.69	343

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Bergamo	26.112.69	349
Bertalia (c. c.)	23.69	120
Besnate	94.69	380
Besozzo	94.69	398
Beura	9.94.69	451
Bevilacqua	202.23.69	231
Bisceglie	6.69	634
Bitetto Palo del Colle	15.69	683
Bologna	69	117
Bolognina (c. c.)	23.69	152
Bonefro S. Croce	168.69	512
Bonferraro	202.23.69	206
Borgoforte	95.69	204
Borgo S. Donnino	69	229
Borgosatollo	112.69	291
Boschi S. Anna (c. c.)	202.23.69	227
Bovino	73.69	579
Borisa (c. c.)	94.69	337
Bovolone	51.202.23.69	224
Bozzolo	89.95.69	242
Brenna Alzate	4.94.69	387 (a) 389 (b)
Brescia	112.69	299
Bressana Argine	29.115.69	313
Bressana Bottar.	29.115.69	317
Brindisi Porto	6.69	781
Brindisi Porto (Banchina di Levante)	6.69	781
Brindisi Stazione	6.69	779
Brisighella	—	54
Brondolo	87.69	240 (a) 243 (b)
Broni.	115.69	302

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale. — (*) Da valere soltanto per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanza a Borgo S. Lorenzo
Busseto	200.69	242
Busto Arsizio	94.69	367
Buttrio	123.87.69	383
Cadeo.	69	249
Cairano	133.73.69	633
Calcio	26.112.69	329
Caldè (c. c.)	94.69	412
Calderara di Reno (c. c.).	23.69	126
Caldiero	179.95.69	269
Calitri Pescopag.	133.73.69	627
Calolzio Olginate	26.112 69	375
Calusco	120.26.112.69 174.94.69	367
Calvisano	112.69	273
Camatta (c. c.)	40.69	292
Camnago (c. c.)	94.69	362
Campi Salentina	192.6.69	832
Campocroce (c. c.)	92.87.69	271
Campodarsego	110.87.69	240
Campolieto Monac.	163.69	525
Campomarino	6.69	465
Camposampiero	110.87.69	248
Camposanto	23.69	155
Candela	73.69	584
Candida	6.69	589
Canegrate (c. c.)	94.69	360
Canne	16.69	628
Canneto sull'Oglio	112.69	250
Cannole (c. c.)	6.69	853
Canosa di Puglia	16.69	638
Cantù	4.94.69	383
Cantù Asnago	94.69	368
Capralba (c. c.)	62.200.69	318
Capriolo	26.112.69	335
Caravaggio	62.200.69	323
Carimate	94.69	366
Carmiano Magliano	192.6.69	832
Carmignano di Br.	57.110.87.69	269
Carovigno	6.69	751
Carpanè Valstagna	57.110.87.69	291
Carpenedo (c. c.)	92.87.69	262
Carpi	95.69	170
Casacalenda Gu.	168.69	508
Casalbordino	6.69	417
Casalbuttano	62.200.69	281
Casale d'Altamura	133.73.69	710
Casaletto Vaprio	62.200.69	313
Casalmaggiore	112.69	231
Casalpusterlengo	69	281
Casarsa	123.87.69	340
Casletto Rogeno	4.94.69	396
Casorate Semp. (c. c.)	94.69	379
Cassano d'Adda	170.62.200.69	334
Cassola	196.110.87.69	274
Castagnaro	138.87.69	222
Casteggio	115.69	313
Castel Bolognese	69	75
Castel d'Ario	202.23.69	209
Castel d'Azzano (c. c.)	51.202.23.69	245
Castel Ferretti	70.69	221
Castelfranco d'Em.	69	143
Castelfranco Veneto	110.87.69	260
Castelguelfo	69	220
Castel Lagopesole	73.69	641
Castellalto Canz.	69	349

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Castellamare Ad.	69	368
Castellaneta	15.69	745
Castelleone	62.200.69	297
Castelletto Ticino	153.94.69	394
Castello di Godego	196.110.87.69	266
Castellucchio	89.95.69	227
Castelmaggiore	23.69	127
Castelnuovo di Ver.	179.95.69	272
Castel S. Giovanni	115.69	286
Castel S. Pietro d'E.	69	94
Castelvetro	200.69	257
Castione Andevenno (c. c.)	26.112.69	457
Castione dei Marchesi	200.69	235
Castronno (c. c.)	94.69	385
Ca Tron (c. c.)	92.87.69	280
Cattolica S. Giovanni	6	148
Cava Carbonara	29.115.69	326
Cava Manara	29.115.69	323
Cavanella d'Adige	87.69	231
Cavaria Oggiona	94.69	379
Cava Tigozzi	62.200.69	269
Cavazzale	110.87.69	269
Ceggia	92.87.69	299
Ceraino	95.69	280
Cerea	202.23.69	211
Ceregnano	87.69	196 (a) 199 (b)
Cerignola	73.69	580
Cerignola Città	73.69	580 (1)
Cernusco Merate	94.69	363
Certosa	113.40.69	332
Cervaro	73.69	554
Cervia	126.69	139
Cesena	69	101
Cesenatico	126.69	146
Cesio Busche	196.110.82.69	319
Chiaravalle	70.69	222
Chiaravalle Milan. (c. c.)	134.69	328
Chiari	26.112.69	323
Chiasso	94.69	385
Chiavenna	26.112.69	448
Chieti	45.69	383
Chieuti Serracapr.	6.69	475
Chignolo Po	40.69	295
Chioggia	87.69	243
Chiuduno (c. c.)	26.112.69	335
Chiusaforte	123.87.69	431
Cisano Caprino B.	26.112.69	367
Cismon	57.110.87.69	300
Cisternino	73.69	730
Cittadella	110.87.69	262
Civate (c. c.)	83.26.1.2.69	388
Classe	126.69	122
Coccaglio	26.112.69	320
Codogno	69	276
Codroipo	123.87.69	351
Colico	26.112.69	421
Collecchio	112.69	219
Colleranesco (c. c.)	69	336
Colonnella (c. c.)	6.69	315
Colorno	112.69	223

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

(1) Non compreso il percorso Cerignola — Cerignola Città da tassarsi separatamente cogli appositi prezzi e norme.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Comignago	9. 94. 69	408	Desio	94. 69	353
Como Lago	94. 69	383	Dogna	123. 87. 69	436
Como S. Giovanni	94. 69	381	*Dolcè* (c. c.)	95. 69	284
Conegliano	92. 87. 69	306	Dolo	110. 87. 69	245
Conselice	44. 69	105	Domegliara	95. 69	273
Conza Andretta	133. 73. 69	637	Domodossola	21. 9. 94. 69	456
Copertino	194. 192. 6. 69	841	Dorio	26. 112. 69	415
Corigliano d'Otr.	6. 69	841	*Dormelletto* (c. c.)	94. 69	397
Cormons Conf.	123. 87. 69	393	Dossobuono	95. 69	245 (a) 254 (b)
Cormons stazione	123. 87. 69	393	*Dubino* (c. c.)	26. 112. 69	428
Cornuda	196. 110. 87. 69	285	Dueville	110. 87. 69	273
Corsico	94. 69	316	Erchie Torre S. Sus.	191. 28. 6. 69	840
Corteolona	40. 69	304	Este	96. 87. 69	216
Corticella	23. 69	124	Faenza	—	67
Cosio Traona	26. 112. 69	434	Faè Fortogna	197. 196. 110. 87. 69	360
Costa	138. 87. 69	194	Fagarè	92. 87. 69	296
Crema	62. 200. 69	306	Falconara Marit.	69	214
Cremona	200. 69	263	Fano	69	175
Crespino	—	22	Fantino Palazzuolo	—	27
Crevalcore	23. 69	147	Fanzolo	196. 110. 87. 69	267
Crocetta (c. c.)	23. 69	145	Fasano	6. 69	722
Crugnola Cimbro	91. 69	384	Feltre	196. 110. 87. 69	312
Cucciago	94. 69	372	Ferrara	87. 69	158
Cupramarittima	6. 69	299	Ferrera Lomellina	47. 115. 69	344
Cusano	92. 87. 69	345	Fiorenzuola	69	243
Cuzzago	9. 94. 69	437	Fiumelatte	26. 112. 69	402
Delebio	26. 112. 69	428	Foggia	6. 69	545
Dervio	26. 112. 69	412	Fognano	—	50
Desenzano	179. 95. 69	291	*Fontana Fredda* (c. c.)	92. 87. 69	330
Desenzano Lago (1)	179. 95. 69	291 4 (c)	Fontanarosa	6. 69	570

(a) **Distanza effettiva** — (b) **Distanza virtuale.** — (c) **Da tassarsi separatamente non essendo ammesso il cumulo delle distanze.**

(1) **Situata sulla linea in esercizio speciale Desenzano-Desenzano lago.**

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Fontaniva	57. 110. 87. 69	266	Glorie	82. 69	130
Forenza	6. 69	629	Godo	44. 69	104
Forlì	69	82	Gonzaga Reggiolo	95. 69	189
Forlimpopoli	69	90	Gorgo	92. 87. 69	310
Fornello	—	16	Gorlago	26. 112. 69	338
Fossacesia	6. 69	105	*Gradara* (c. c.)	69	152
Fossalta di Piave	92. 87. 69	286	Gravina	133. 73. 69	688
Francavilla a M.	6. 69	378	Greco	94. 69	338
Francavilla Font.	28. 6. 69	816	Gropello Cairoli	47. 115. 69	334
Fratta	138. 87. 69	199	Grottaglie	161. 15. 69	802
Frattarolo (c. c.)	6. 69	575	Grottammare	6. 69	302
Gaggiano	94. 69	353	Grumello del Monte	26. 112. 69	332
Gaggio (c. c.)	92. 87. 69	270	Grumo Appula	15. 69	690
Galatina	187. 6. 69	844	Guagnano	192. 6. 69	878
Galatone	187. 6. 69	851	Guglionesi Portoc.	163. 69	467
Gallarate	94. 69	374	Imola	69	83
Galliera	28. 69	147	Incoronata	6. 69	556
Gallipoli e scalo m.	187. 6. 69	871	Iselle di Trasquera	21. 9. 94. 69	475
Galugnano	6. 69	829	Iselle Transito	21. 9. 94. 69	476
Gambettola	69	108	Isola della Scala	51. 202. 23. 69	234
Gambolò Remondò	47. 115. 69	351	Ispra	153. 94. 69	402
Garlasco	47. 115. 69	340	Istrana	196. 110. 87. 69	274
Gazzada	94. 69	389	Jesi	70. 69	233
Gazzo di Bigarello	202. 23. 69	216	Lama	87. 69	199
Gazzo Pieve S. Giac.	116. 112. 69	262	Lancenigo	92. 87. 69	286
Gemona Ospedaletto	123. 87. 69	403	Larino	163. 69	495
Ghedi	112. 69	282	Latiano	28. 6. 69	802
Giardinetto Troia	6. 69	572	Laveno Mombello	94. 69	406
Gioia del Colle	15. 69	722	Lavezzola	44. 69	112
Giovinazzo	6. 69	650	Lavino	69	127
Giulianova	6. 69	331	Lebba	6. 69	124
Giurdignano (c. c.)	6. 69	858	Lecce	6. 69	817

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Lecco	26. 112. 69	382	Manduria	191. 28. 6. 69	831
Leggiuno Monvalle . . .	153. 94. 69	408	Manerbio	62. 200. 69	292
Legnago	202. 23. 69	222	Manfredonia	6. 69	581
Legnano	94. 69	362	Manoppello	45. 69	392
Lendinara	138. 87. 69	205	Mantova	95. 69	216
Lerino	110. 87. 69	252	*Manzano* (c. c.)	123. 87. 69	388
Lesa	9. 94. 69	409	Mapello Ambivere . . .	26. 112. 69	361
Lesmo	174. 94. 69	364	Marano	110. 87. 69	249
Lerada (c. c.)	196. 110. 87. 69	287	Marcaria	89. 95. 69	237
Lierna	26. 112. 69	398	Margherita di Savoja . .	6. 69	606
Lisiera	182. 110. 87. 69	268	Marino del Tronto . . .	69	336
Lison (c. c.)	92. 87. 69	311	*Marocco* (c. c.)	92. 87. 69	265
Lissone Muggiò	94. 69	351	Marradi	—	32
Locate Triulzi	134. 69	335	Massafra	15. 69	766
Lodi	69	300	Massalombarda	44. 69	98
Lonato	179. 95. 69	295	Matrice Montagano . . .	163. 69	534
Longarone Zoldo	197. 196. 110. 87. 69	363	Meina	9. 94. 69	405
Lonigo	110. 87. 69	282	Melegnano	69	315
Loreo	87. 69	223	Melfi	73. 69	612
Loreto	6. 69	246	Melzo	170. 62. 200. 69	342
Lucera	6. 69	565	Meolo	92. 87. 69	282
Lugo	44. 69	89	Mergozzo	9. 94. 69	430
Luino	94. 69	421	Merone Pontenuovo . .	4. 94. 69	393
Lungavilla	27. 115. 69	323	Mesagne	28. 6. 69	794
Maccagno	94. 69	427	Mestre	110. 87. 69	258
Macherio	152. 94. 69	362	Mestrino	110. 87. 69	239
Maerne di Martellago . .	92. 87. 69	266	*Mezzani Rondani* (c. c.) .	112. 69	227
Magenta	94. 69	361	Mezzano	126. 69	128
Maggianico	26. 112. 69	379	Milano Centrale	69	333
Maglie	6. 69	846	Milano Lambrate . . .	94. 69	337
Magnano Artegna . .	123. 87. 69	397	Milano P. Garibaldi e via Farini	69	333
Mandello Tonzanico . .	26. 112. 69	392	Milano P. Romana . . .	69	330

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Milano P. Sempione	69	333
Milano P. Vittoria	69	338
Milano P. Ticinese e scalo bestiame	94.69	341
Milano S. Cristoforo	94.69	344
Milano Trans. La Libr.	94.69	335
Minervino Murge	16.69	657
Miradolo	40.69	299
Mirandola	23.69	167
Mirandola Ozzano	69	106
Modena	69	154
Modugno	15.69	679
Moggio	123.87.69	420
Mogliano	92.87.69	268
Moiana	4.94.69	395 (a) 396 (b)
Mola di Bari	73.69	687
Molfetta	73.69	643
Molteno	83.26.112.69	397
Mondolfo Marotta	69	188
Monopoli	6.69	709
Monsampolo del T.	69	321
Monselice	87.69	207
Montagnana	96.87.69	232
Montaguto Panni	73.69	592
Montebello	110.87.69	276
Montebelluna	196.110.87.69	277
Montecarotto Cast.	70.69	241
Montecosaro	121.69	273
Montegrotto	87.69	216
Monteiasi Mont.	161.15.69	796
Montemarciano	69	209
Montenero Petac.	6.69	446
Montepagano Ros.	6.69	340
Monteprandone	69	317
Monteroni di Lecce Leverano	192.6.69	836
Montesanto	82.69	136
Montesilvano	6.69	361
Monteverde	133.73.69	609
Monticchio	133.73.69	615
Montirone	112.69	288
Monza	94.69	316
Morbegno	26.112.69	437
Morengo	170.62.200.69	337
Morrovalle M. S. G.	121.69	278
Mortizzuolo (c. c.)	23.69	164
Mosciano S. Angelo	69	339
Motta di Foggia	69	530 (a) 545 (b)
Motta di Livenza	92.87.69	314
Motta S. Damiano	40.69	317
Motteggiana (c. c.)	95.69	201
Mozzecane	95.69	233
Musocco	91.69	339
Nardò Centrale	187.6.69 / 194.192.73.69	854
Nardò Città	194.192.6.69	851
Nepezzano (c. c.)	69	353
Noale Scorzè	92.87.69	273
Nogara	23.69	201
Noicattaro	6.69	680
Notaresco	69	342
Novate Mezzola	26.112.69	434
Novoli	192.6.69	828

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Oderzo	92. 87. 69	305
Ofantino	6. 69	601
Offida Cast. di Lama	69	328
Oggiono	83. 26. 112. 69	394
Olcio	26. 112. 69	395
Olgiate Molgora	94. 69	367
Olmeneta	62. 200. 69	274
Ordona	73. 69	563
Oria	28. 69	810
Orio Litta (c. c.)	40. 69	290
Orsago (c. c.)	92. 87. 69	319
Orsara di Puglia	73. 69	588
Ortanova	6. 69	565
Ortona	6. 69	390
Osimo Castelfid.	6. 69	238
Osnago	94. 69	362
Ospedaletto Euganeo	96. 87. 69	220
Ospedaletto Lodigiano	40. 69	289
Ospitaletto Bresciano	26. 112. 69	311
Ostiglia	23. 69	187
Ostuni	6. 69	742
Otranto	6. 69	864
Paderno d'Adda	174. 94. 69	365
Padova	87. 69	229
Paese	196. 110. 87. 69	278
Paese Castagnole (c. c.)	171. 92. 87. 69	286
Palagianello	15. 69	754
Palagiano Mottola	15. 69	761
Palazzolo sull'Oglio	26. 112. 69	328
Palazzo S. Gervasio M.	133. 73. 69	642
Palese Macchie (c. c.)	6. 69	659
Pallanza Fondo Toce	9. 94. 69	427

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Pallanzeno (c. c.)	64. 9. 94. 69	451
Pallarano (c. c.)	82. 69	143
Palombina (c. c.)	69	217
Panicaglia	—	4
Panigale Scala (c. c.)	23. 69	123
Parabiago	94. 69	357
Paratico Sarnico	26. 112. 69	338
Parma	69	207
Parona di Valpol.	95. 69	262
Pasian Schiavon	123. 87. 69	363
Pavia	40. 69	324
Pavia P. Garib. (c. c.)	40. 69	322
Paviole	87. 69	165
Pedaso	6. 69	291
Pederobba Molin.	196. 110. 87. 69	291
Pellegrini (c. c.)	73. 69	558
Peri Confine	95. 69	294
Peri Stazione	95. 69	291
Perledo Varenna	26. 112. 69	404
Pesaro	69	168
Pescantina	95. 69	268
Pescara	6. 69	370
Peschiera	179. 95. 69	276
Piacenza	69	264
Piadena	112. 69	247
Pianzano	92. 87. 69	314
Piedimulera	64. 9. 94. 69	448
Pietragalla	73. 69	646
Pieve Albignola	47. 115. 69	336
Pinarolo Po	29. 115. 69	310
Pino Confine	94. 69	436
Pino Tronzano	94. 69	434

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Pinzano	92. 87. 69	368	Portomaggiore	82. 69	129
Pioltello Limito	94. 69	344	Porto Recanati	6. 69	250
Plombino Dese	196. 110. 87. 69	269	Porto S. Giorgio	6. 69	281
Piona	26. 112. 69	419	Porto Valtravaglia . . .	91. 69	414
Pisciolo (c. c.)	133. 73. 69	604	Porto Varallo Pombia . .	153. 94. 69	398
Pizzighettone	62. 200. 69	284	Postioma	197. 196.110.87.69	287
Poggio (c. c.)	23. 69	136	Potenza Picena	6. 69	259
Poggio Imperiale	6. 69	501	Potenza Superiore	73. 69	661
Poggio Renatico	23. 69	151	Preganziol	92. 87. 69	272
Poggiorsini Gravina . . .	133. 73. 69	670	Preglia	21. 9. 94. 69	460
Poggio Rusco	23. 69	177	Premosello	9. 91. 69	441
Poiana di Granfion . . .	110. 87. 69	244	Primolano	201. 110. 87. 69	306
Polesella	87. 69	172	Primolano Conf.	201. 110. 87. 69	308
Polignano a Mare	6. 69	701	*Quarantoli* (c. c.)	23. 69	170
Pontafel	123. 87. 69	443	Quero Vas	196. 110. 87. 69	301
Pontebba Confine	123. 87. 69	443	*Ramodipalo* (c. c.)	138. 87. 69	208
Pontebba Stazione	123. 87. 69	443	*Rapolla* (c. c.)	73. 69	615
Ponte di Brenta	110. 87. 69	235 (a) 245 (b)	Rapolla Lavello	133. 73. 69	618
Ponte di Piave	92. 87. 69	298	Rapone Ruvo	133. 73. 69	623
Pontelagoscuro	87. 69	158	Ravenna	44. 69	117
Ponte nelle Alpi-Polpet . .	197.196.110.87.69	353	Reana del Roiale	123. 87. 69	881
Pontenure	69	255	Reggio d'Emilia	69	1[illegible]9
Ponte Revere	93. 69	185	Regoledo	26. 112. 69	406
Ponte S. Marco	179. 95. 69	301	Remedello sopra	112. 69	265
Ponte S. Pietro Loc. . . .	26. 112. 69	357	Remedello sotto	112. 69	263
Ponte Taro (c. c.)	69	217	Resana	196. 110. 87. 69	265
Pontida	26. 112. 69	364	Resiutta	123. 87. 69	423
Pordenone	92. 87. 69	336	Revere	23. 69	183
Porto Civitanova	6. 69	265	Rezzato	26. 112. 69	308
Porto d'Ascoli	6. 69	312	Rho	94. 69	347
Portogruaro	92. 87. 69	318	Riccione	69	139

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Rimini	69	129
Rionero Atella Rip.	73. 69.	621
Ripabottoni S. Elia	163. 69	517
Ripalimosani	163. 69	541
Ripalta	6. 69	486
Robecco Pontevico	62. 200. 69	280
Rocchetta S. Antonio	73. 69	595
Rogolo (c. c.)	26. 112. 69	431
Rogoredo	69	3.6
Rolo Novi	95. 69	182
Romano	26. 112. 69	336
Romanore	95. 69	204
Roncanova di Gazzo Veronese	23. 69	196
Ronta	—	9
Rosà	57. 110. 87. 69	271
Rosolina	87. 69	227 (a) 231 (b)
Rossano Veneto	57. 110. 87. 69	269
Rottofreno	115. 69	277
Rovato	26. 112. 69	317
Roverbella	95. 69	227 (a) 233 (b)
Rovigo	87. 69	186
Rubiera	69	167
Rumianca (c. c.)	64. 9. 94. 69	446
Russi	44. 69	100
Rustignè (c. c.)	92. 87. 69	301
S. Agata sul Santerno	44. 69	95
S. Anna di Chioggia (c. c.)	87. 69	236
S. Antonio Mantovano	95. 69	219
S. Apollinare con Selva	87. 69	192
S. Arcangelo di Rom.	69	119
S. Basilio Mottola	15. 6. 69	735
S. Biagio	82. 69	116
S. Biagio di Callalta	92. 87. 69	291
S. Biagio in Padule (c. c.)	23. 69	163
S. Cassiano	—	42
S. Cassiano Valtellina	26. 112. 69	442
S. Cesario di Lecce	6. 69	822
S. Cristina e Bissone (c. c.)	40. 69	302
S. Donà di Piave	92. 87. 69	291
S. Donato di Lecce	6. 69	827
S. Elena Este	87. 69	201
S. Elpidio a Mare	6. 69	272
S. Felice sul Panaro	23. 69	160
S. Giacomo di Martig. (c.c.)	23. 69	134
S. Giano	94. 69	403
S. Giorgio della Rich.	92. 87. 69	351
S. Giorgio delle Pertiche	110. 87. 69	244
S. Giorgio di Piano	23. 69	135
S. Giovanni in Croce	112. 69	241
S. Giovanni in Pers.	23. 69	138
S. Giovanni Manzano	23. 87. 69	389
S. Giuletta	115. 69	309
S. Giuliano Piacentino	200. 69	254
S. Giustina	196. 110. 87. 69	326
S. Ilario d'Enza	69	196
S. Lazzaro di Savena (c.c.)	69	110
S. Maria Maddalena	87. 69	160
S. Martino al Tagl. (c. c.)	92. 87. 69	318
S. Martino Buonalbergo	179. 95. 69	262
S. Martino della Bat.	179. 95. 69	285
S. Martino di Lupari	196. 110. 87. 69	267

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
S. Martino in Gattara .	–	38	Salice Veglie	192.6.69	836
S. Martino in Pensilis . .	163.69	474	*Salvaterra* (c. c.)	138.87.69	212
S. Michele del Quarto . .	92.87.69	274	Salzano	92.87.69	270
S. Nazario	57.110.87.69	287	Sambenedetto del T. . . .	6.69	307
S. Nicola di Melfi	133.73.69	[illegible]08	Sambonifacio	179.95.69	277
S. Nicolò	115.69	273	Samoggia	69	135
S. Pancrazio Salent. . . .	192.6.69	847	Samolaco	26.112.69	488
S. Patrizio	44.69	103	Sanguinetto	202.23.69	208
S. Pelagio (c. c.)	123.87.69	886	Sannazzaro	47.115.69	240
S. Piero a Sieve	—	5	Sannicola	187.6.69	862
S. Pietro Berbenno . . .	26.112.69	452	Santeramo	133.73.69	720
S. Pietro di Legnago (c. c.)	202.23.69	220	Sarmato	115.69	282
S. Pietro in Casale . . .	23.69	141	Sava	191.28.6.69	827
S. Pietro in Gu	57.110.87.69	273	Savignano di Rom. . . .	69	115
S. Pietro Vernotico . . .	6.69	796	Savio	126.69	131
S. Prospero Parmense (c.c.)	69	201	Schio	110.82.69	292
S. Salvo	6.69	438	Secugnago	69	288
S. Severo	6.69	516	Sedico Bribano	196.110.87.69	331
S. Spirito Bitonto	6.69	657	Senigallia	69	197
S. Stefano al Corno . . .	69	272	Seregno	94.69	356
S. Stino di Livenza . . .	92.87.69	304	Seriate	26.112.69	345
S. Trovaso (c. c.)	92.87.69	274	Sesto Calende	94.69	391
S. Valentino Caram. . . .	45.69	400	Sesto Cordovado	92.87.69	327
S. Vito al Tagliam. . . .	92.87.69	334	Sesto S. Giovanni	94.69	340
S. Vito dei Normanni . .	6.69	767	Silvi	6.69	356
S. Vito Lanciano	6.69	397	Solagna	57.110.87.69	284
S. Zeno Folzano	112.69	293 (a) 299 (b)	Solarolo	41.69	81
Sacile	92.87.69	323	Soleto	187.6.69	840
Sairano (c. c.)	47.115.69	830	Soliera	95.69	163
Sala al Barro Galb. . . .	83.26.112.69	390	Sommacampagna S. . . .	179.95.69	265
Saletto	96.87.69	226	Somma Lombardo	94.69	382

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Sondrio	26. 112. 69	462
Soresina	62. 200. 69	290
Spercenigo (c. c.)	92. 87. 69	288
Spilimbergo	92. 87. 69	358
Spinazzola	133. 73. 69	651
Spinetoli Colli	69	324
Spresiano	92. 87. 69	293
Squinzano	6. 69	803
Stanghella	87. 69	183
Stazione per la Carnia	123. 87. 69	415
Sternatia	6. 69	834
Stradella	115. 69	298
Stresa	9. 94. 69	418
Surbo	6. 69	811
Susegana	92. 87. 69	299
Suzzara	95. 69	1[illegible]7
Taino Angera	158. 94. 69	398
Talamona (c. c.)	26. 112. 69	440
Taranto	15. 69	783
Tarcento	123. 87. 69	393
Tavazzano	69	508
Tavernelle	110. 87. 69	267
Tavernelle d'Em.	23. 69	129
Teglio Veneto (c. c.)	92. 87. 69	3[illegible]2
Teramo	69	357
Termoli	6. 69	458
Ternate Varano Bor.	94. 69	390
Terno	120. 26. 112. 69	362
Thiene	110. 87. 69	282
Tollo Canosa Sannita	6. 69	383
Torino di Sangro	6. 69	410
Torre de' Picenardi	116. 112. 69	251
Torrile S. Polo	112. 69	218
Tortorella (c. c.)	6. 69	555
Tortoreto Nereto	6. 69	321
Tortoreto Spiaggia (c. c.)	6. 69	325
Tramuschio (c. c.)	23. 69	174
Trani	6. 69	626
Trecate	94. 69	373
Trecella (c. c.)	170. 62. 200. 69	337
Trepuzzi	6. 69	807
Treviglio	62. 200. 69	328
Treviglio Ovest	62. 200. 69	328
Trevignano Signoressa	197. 195. 110. 87. 69	282
Treviso	92. 87. 69	279
Treviso P. Cavour (c. c.)	171. 92. 87. 69	281
Trezzano sul Naviglio (c. c.)	94. 69	350
Tricesimo	123. 87. 69	389
Trinitapoli	6. 69	597
Tromello	47. 115. 69	345
Tuturano	6. 69	789
Udine staz. e trans.	123. 87. 69	374
Ururi Rotello	163. 69	486
Usmate Carnate	94. 69	358
Vaccarella (c. c.)	6. 69	551
Vago Zevio (c. c.)	179. 95. 69	266
Valeriano	92. 87. 69	364
Valmadrera	83. 26. 112. 69	386
Valvasone	92. 87. 69	346
Vanzago	94. 69	352
Varano	6. 69	228
Varese	94. 69	393
Varignana	69	100
Varzo	21. 9. 94. 69	469

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Vasto	6. 69	432	Villa Cadè	69	190
Venezia Marittima . . .	110. 87. 69	266	*Villa d'Adige* (c. c.) . . .	138. 87. 69	219
Venezia S. Basilio	110. 87. 69	266	Villa del Conte	110. 87. 69	255
Venezia S. Lucia	110. 87. 69	266	Villadossola	64. 9. 94. 69	452
Venosa	133. 73. 69	629	Villafranca di Ver. . . .	95. 69	238
Venzone	123. 87. 69	410	Villamaggiore	124. 69 113. 40. 69	340
Verceia (c. c.)	26. 112. 69	432	Villanova d'Arda	200. 69	249
Vercurago S. Girol. (c. c.)	26. 112. 69	377	Villanova d'Arden. . . .	47. 115. 69	330
Verdello	62. 200. 69	310	*Villanova S. Pancr.* (c. c.)	95. 69	159
Vergiate	94. 69	386	*Villa Poma* (c. c.)	23. 69	179
Verolanuova	62. 200. 69	286	Villaverla Montecchio . .	110. 87. 69	276 (a) 282 (b)
Verona P. Nuova	95. 69	253 (c) 256 (d)	Villetta Malagnino . . .	116. 112. 69	268 (a) 275 (b)
Verona P. Vescovo . . .	95. 69	256	Visano	112. 69	270
Viadana Bresciana . . .	112. 69	277	Viserba	130. 69	134
Vicenza	110. 87. 69	260	Vittuone	91. 69	355
Vicofertile	112. 69	215	Vogogna	64. 9. 94. 69	444
Vidalengo	170. 62. 200. 69	332	Vogogna (fermata)	9. 94. 69	443
Vigasio	51. 202. 23. 69	241	Voltana	82. 69	117
Vignate (c. c.)	170. 62. 200. 69	346	*Zellarino* (c. c.)	92. 87. 69	262
Vigodarzere	110. 87. 69	234	Zinasco	47. 115. 69	333
Villabartolomea	202. 23. 69	227	Zollino	6. 69	836

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale. — (c) Distanza effettiva per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli. — (d) Distanza virtuale per la tassazione dei trasporti merci.

N.B. — Le indicazioni relative a due differenti vie, per una stessa relazione, riguardano i soli trasporti viaggiatori e bagagli, e debbono quindi essere riportate soltanto nei prontuari relativi.

PROSPETTO IB

Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di Borgo S. Lorenzo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Torino-Milano		
Tratto TRECATE-MILANO LIBRERA		
Trecate	94. 69	373
Magenta	»	361
Vittuone	»	355
Rho	»	347
Musocco	»	339
Bovisa (c. c.)	»	337
Milano Transito La Librera	»	335
Oleggio-Pino		
Tratto PORTO VARALLO P.-PINO CONFINE		
Porto Varallo Pombia	153. 94. 69	398
Castelletto Ticino	»	394
Taino Angera	»	398
Ispra	»	402
Leggiuno Monv.	»	408
Laveno Mombello	75. 94. 69	406
Caldè (c. c.)	»	412
Porto Valtravaglia	»	414
Luino	»	421
Maccagno	»	427
Pino Tronzano	»	434
Pino Confine	»	436
Rho-Arona		
Vanzago	94. 69	352
Parabiago	»	357
Canegrate (c. c.)	»	360
Legnano	»	362
Busto Arsizio	»	367
Gallarate	»	374
Casorate Sempione (c. c.)	»	379
Somma Lombardo	»	382
Vergiate	»	386
Sesto Calende	»	391
Dormelletto (c. c.)	»	397
Arona	»	400
Arona Scalo lacuale	»	400
Gallarate-Varese-Laveno M.		
Cavaria Oggiona	94. 69	379
Albizzate	»	382
Castronno (c. c.)	»	385
Gazzada	»	389
Varese	»	393
Besnate	»	380
Crugnola Cimbro	»	384
Ternate Varano B.	94. 69	390
Besozzo	»	398
S. Giano	»	403

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Santhià-Arona		
Comignago	9. 94. 69	108
Domodossola-Arona		
Beura	9. 94. 69	451
Vogogna (fermata) . . .	»	443
Premosello	»	441
Cuzzago	»	437
Mergozzo	»	430
Pallanza Fondo T. . . .	»	427
Baveno	»	422
Stresa	»	418
Belgirate	»	412
Lesa	»	409
Meina	»	405
Novara-Domodossola		
Tratto Vogogna-Domodossola		
Vogogna	64. 9. 94. 69	444
Rumianca (c. c.)	»	446
Piedimulera	»	448
Pallanzeno (c. c.)	»	451
Villadossola	64. 9. 94. 69	452
Domodossola	21. 9. 94. 69	456
Domodossola-Iselle T.		
Preglia	21. 9. 94. 69	460
Varzo	»	469
Iselle di Trasquera . . .	21. 9. 94. 69	475
Iselle Transito	»	476
Milano-Mortara		
Tratto Milano P. T. - Abbiategrasso		
Milano P. Ticinese e Scalo Bestiame	94. 69	341
Milano S. Cristoforo . . .	»	344
Corsico	»	346
Trezzano sul Naviglio (c.c.)	»	350
Gaggiano	»	353
Abbiategrasso	»	362
Torreberetti-Pavia		
Tratto Ferrera-Sairano		
Ferrera Lomellina	17. 115. 69	344
Sannazzaro	»	340
Pieve Albignola	»	336
Zinasco	»	333
Sairano (casa cant.) . . .	»	330
Milano-Pavia		
Chiaravalle Milanese (casa cant.)	134. 69	328
Locate Triulzi	»	335
Villamaggiore	= 399 . 67 134. 6. 40	310
Certosa	113. 40. 69	332

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Vercelli-Mortara-Stradella-Voghera		
Tratto GAMBOLÒ R.-LUNGAVILLA		
Gambolò Remondò	47. 115. 69	351
Tromello	»	345
Garlasco	»	340
Gropello Cairoli	»	334
Villanova d'Ardenghi	»	330
Cava Carbonara	29. 115. 69	326
Cava Manara	»	323
Bressana Bottarone	»	317
Bressana Argine	»	313
Pinarolo Po	»	310
Barbianello	»	308
Lungavilla	27. 115. 69	323
Piacenza-Alessandria		
Tratto S. NICOLÒ-CASTEGGIO		
S. Nicolò	115. 69	273
Rottofreno	»	277
Sarmato	»	282
Castel S. Giovanni	»	286
Arena Po	»	293
Stradella	»	298
Broni	»	302
S. Giuletta	»	309
Casteggio	»	313

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Spezia-Parma		
Tratto COLLECCHIO-VICOFERTILE		
Collecchio	112. 69	19
Vicofertile	»	215
Chiasso-Milano		
Chiasso	94. 69	385
Como Lago	»	383
Como S. Giovanni	»	381
Albate Camerlata	»	376
Cucciago	»	372
Cantù Asnago	»	368
Carimate	»	366
Camnago	»	362
Seregno	»	356
Desio	»	353
Lissone Muggiò	»	351
Monza	»	346
Sesto S. Giovanni	»	340
Greco	»	338
Palazzolo s/O-Paratico		
Capriolo	26. 112. 69	335
Paratico S.	»	338
Lecco-Bergamo-Rovato		
Lecco	26. 112. 69	382
Maggianico	»	379

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Vercurago S. Girolamo (c.c.)	26. 112. 69	377
Calolzio Olginate	»	375
Cisano Caprino B.	»	367
Pontida	»	364
Mapello Ambivere	»	361
Ponte S. Pietro L. . . .	»	357
Bergamo	»	349
Seriate	»	345
Albano S. Alessandro (c. c.)	»	342
Gorlago	»	338
Chiuduno (c. c.)	»	335
Grumello del Monte . . .	»	332
Palazzolo sull'Oglio . . .	»	328
Coccaglio	»	320
Lecco-Como		
Valmadrera	83. 26. 112. 69	386
Civate (casa cant.)	»	388
Sala al Barro G.	»	390
Oggiono	»	394
Molteno	»	397
Casletto Rogeno	4. 94. 69	396
Moiana	»	395 (1) 396 (2)
Merone Ponte Nuovo . . .	»	393
Anzano del Parco	»	389
Brenna Alzate	»	387 (1) 389 (2)
Cantù	»	383
Albate Trecallo	»	379

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Lecco-Colico		
Abbadia	83. 26. 112. 69	389
Mandello Tonzanico	»	392
Olcio	»	395
Lierna	»	398
Fiumelatte	»	402
Perledo Varenna	»	404
Regoledo	»	406
Bellano	»	407
Dervio	»	412
Dorio	»	415
Piona	»	419
Colico-Sondrio-Chiavenna		
Colico	83. 26. 112. 69	421
Delebio	»	428
Rogolo (casa cant.)	»	431
Cosio Traona	»	434
Morbegno	»	437
Talamona (c. c.)	»	440
Ardenno Masino	»	444
S. Pietro Berbenno . . .	»	452
Castione Andevenno (c. c.)	»	457
Sondrio	»	462
Dubino (casa cant.) . . .	»	428
Verceia (c. c.)	»	432
Novate Mezzola	»	434

(1) Distanza effettiva.
(2) » virtuale per la tassazione dei trasporti a P. V. O.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
[illegible]	83. 26. 112. 69	438
S. Cassiano Valtell. (c. c.)	»	442
Chiavenna	»	448
Ponte S. P. L.-Seregno		
Terno	120. 26. 112. 69	362
Calusco	120. 26. 112. 69 / 174. 94. 69	367
Paderno d'Adda	174. 94. 69	365
Lesmo	»	361
Macherio	152. 94. 69	362
Monza-Calolzio O.		
Arcore	94. 69	353
Usmate Carnate	»	358
Osnago	»	362
Cernusco Merate	»	363
Olgiate Molgora	»	367
Airuno	»	371
Milano-Bologna		
Milano Centrale	69	333
Milano P. Garibaldi . . .	»	333
Milano P. Garibaldi (via Farini)	»	333
Milano P. Vittoria . . .	»	333
Milano P. Romana . . .	»	330
Milano P. Sempione . . .	»	333
Rogoredo	»	326

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Melegnano	69	315
Tavazzano	»	308
Lodi	»	300
Secugnago	»	288
Casalpusterlengo	»	281
Codogno	»	276
S. Stefano al Corno . . .	»	272
Piacenza	»	264
Pontenure	»	255
Cadeo	»	249
Fiorenzuola	»	243
Alseno	»	236
Borgo S. Donnino	»	229
Castelguelfo	»	220
Ponte Taro (c. c.)	»	217
Parma	»	207
S. Prospero Parm. (casa c.)	»	201
S. Ilario d'Enza	»	196
Villa Cadè	»	190
Reggio d'Emilia	»	179
Rubiera	»	167
Modena	»	154
Castelfranco d'Em. . . .	»	143
Samoggia	»	135
Anzola (c. c.)	»	131
Lavino	»	127
Bologna	»	117
Pavia-Cremona-Brescia		
Pavia	40. 69	324
Pavia P. Garibaldi (c. c.)	»	322

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Motta S. Damiano . . .	40.69	317
Albuzzano (c. c.)	»	318
Belgioioso	»	309
Corteolona	»	304
S. Cristina e Bissone (c. c).	»	302
Miradolo	»	299
Chignolo Po	»	295
Camatta (c. c.)	»	292
Orio Litta (c. c.)	»	290
Ospedaletto Lod.	»	289
Pizzighettone	62.200.69	284
Acquanegra Cr.	»	275
Cava Tigozzi	»	269
Cremona	200.69	263
Olmeneta	62.200.69	274
Robecco Pontevico	»	280
Verolanuova	»	286
Manerbio	»	292
Bagnolo Mella	62.200.69 190.112.69 (*)	301
S. Zeno Folzano	112.69	293 (1) 299 (2)
Parma-Brescia		
Torrile S. Polo	112.69	218
Colorno	»	223
Mezzani Rondani (c. c.) .	»	227
Casalmaggiore	»	231
S. Giovanni in Croce . .	»	241
Canneto sull'Oglio	»	250

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Asola	112.69	259
Remedello sotto	»	263
Remedello sopra	»	265
Visano	»	270
Calvisano	»	273
Viadana Bresciana . . .	»	277
Ghedi	»	282
Montirone	»	288
Borgosatollo	»	291
Milano-Venezia		
Milano Lambrate	94.69	337
Pioltello Limito	»	341
Vignate (casa c.)	170.62.200.69	346
Melzo	»	342
Trecella (c. c.)	»	337
Cassano d'Adda	»	331
Treviglio	62.200.69	328
Vidalengo (ferm.)	170.62.200.69	332
Morengo	»	337
Romano	26.112.69	336
Calcio	»	329
Chiari	»	323
Rovato	»	317
Ospitaletto Br.	»	311
Brescia	112.69	299
Rezzato	26.112.69	308
Ponte S. Marco	179.95.69	301

(*) Da valere soltanto per i trasporti viaggiatori e bagagli.

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Lonato	179.95.69	295
Desenzano	»	291
S. Martino della Battaglia	»	285
Peschiera	»	276
Castelnuovo di Verona	»	272
Sommacampagna Sona	»	265
Verona P. Nuova	95.69	253(3) 256(4)
Verona P. Vescovo	»	256
S. Martino Buon.	179.95.69	262
Vago Zevio (c. c.)	»	266
Caldiero	»	269
Bagni di Caldiero	»	271
Sambonifacio	»	277
Lonigo	110.82.69	282
Montebello	»	276
Tavernelle	»	267
Vicenza	»	260
Lerino	»	252
Poiana di Granf.	»	244
Mestrino	»	239
Padova	82.69	229
Ponte di Brenta	110.82.69	235(1) 245(2)
Barbariga (c. c.)	»	241
Dolo	»	245
Marano	»	249
Mestre	»	258
Venezia S. Lucia	»	266
Venezia Maritt.	»	266
S. Basilio (Scalo)	»	266

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Desenzano-Desenzano L. (*)		
Desenzano Lago	179.95.69	291 4 (a)
Bergamo-Cremona		
Verdello	62.200.69	340
Treviglio Ovest	»	328
Caravaggio	»	323
Capralba (c. c.)	»	318
Casaletto Vaprio	»	313
Crema	»	306
Castelleone	»	297
Soresina	»	290
Casalbuttano	»	281
Cremona-Mantova		
Villetta Malagnino	116.112.69	268(1) 275(2)
Gazzo Pieve S. Giac.	»	262
Torre de' Picenardi	»	254
Piadena	112.69	247
Bozzolo	8[illegible].95.69	242
Marcaria	»	2[illegible]7
Castellucchio	»	227

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale. — (3) Distanza effettiva per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli. — (4) Distanza virtuale per la tassazione dei trasporti merci. — (*) Linea in esercizio speciale. — (a) Da tassarsi separatamente non essendo ammesso il cumulo delle distanze.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Mantova-Legnago-Monselice		
Gazzo di Bigarello	202. 23. 69	216
Castel d'Ario	»	209
Bonferraro	»	206
Nogara	23. 69	201
Sanguinetto	202. 23. 69	208
Boschi S. Anna (c. c.)	»	227
Bevilacqua	«	231
Montagnana	96. 82. 69	232
Saletto	»	226
Ospedaletto Euganeo	»	220
Este	»	216
Bologna-Padova		
Corticella	23. 69	124
Castelmaggiore	»	127
S. Giorgio di Piano	»	135
S. Pietro in Casale	23. 69	141
Galliera	»	147
Poggio Renatico	»	151
Ferrara	82. 69	153
Pontelagoscuro	»	158
S. Maria Madd.	»	160
Paviole	»	165
Polesella	»	172
Arquà	»	178
Rovigo	»	186
Stanghella	»	193
S. Elena Este	»	201

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Monselice	82. 69	207
Battaglia	»	212
Montegrotto	»	216
Abano	»	220
Padova-Bassano V.		
Vigodarzere	110. 82. 69	234
Campodarsego	»	240
S. Giorgio delle P.	»	244
Camposampiero	»	248
Villa del Conte	»	255
Rossano Veneto	57. 110. 82. 69	269
Rosà	»	271
Bassano	»	277
Vicenza-Cittadella-Treviso		
Lisiera	182. 110. 82. 69	268
S. Pietro in Gu	57. 110. 82. 69	273
Carmignano di Brenta	»	269
Fontaniva	»	266
Cittadella	110. 82. 69	262
S. Martino di Lupari	196. 110. 82. 69	267
Castelfranco Veneto	110. 82. 69	260
Albaredo	196. 110. 82. 69	267
Istrana	»	274
Paese	»	278

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Camposampiero-Montebelluna		
Fanzolo	196. 110. 82. 69	267
Vicenza-Thiene-Schio		
Cavazzale	110. 82. 69	269
Dueville	»	273
Villaverla Mont.	»	276 (1) 282 (2)
Thiene	»	282
Schio	»	292
Mestre-Treviso-Pontebba-Cormons		
Zellarino (casa cant.)	92. 82. 69	262
Marocco (casa cant.)	»	265
Mogliano	»	268
Campocroce (c. c.)	»	271
Preganziol	»	272
S. Trovaso (c. c.)	»	274
Treviso	»	279
Lancenigo	»	286
Spresiano	»	293
Susegnana	»	299
Conegliano	»	306
Pianzano	»	314
Orsago (c. c.)	»	319
Sacile	»	323
Fontanafredda (c. c.)	»	330
Pordenone	92. 82. 69	336
Cusano	»	345
Casarsa	123. 82. 69	340
Codroipo	»	351
Pasian Schiav.	»	363
Udine staz. e trans.	»	374
Reana del Roiale	»	384
S. Pelagio (c. c.)	»	386
Tricesimo	»	389
Tarcento	»	393
Magnano Art.	»	397
Gemona Osped.	»	403
Venzone	»	410
Stazione per la Carnia	»	415
Moggio	»	420
Resiutta	»	423
Chiusaforte	»	431
Dogna	»	436
Pontebba Staz.	»	443
Pontebba Conf. e Pontafel.	»	443
Buttrio	»	383
Manzano (c. c.).	»	388
S. Giovanni M.	»	389
Cormons Stazione	»	393
Cormons Confine	»	393
Treviso-Belluno		
Treviso P. Cavour	171. 92. 82. 69	281
Paese Castagnole (c. c.).	»	286

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
stioma	197.196.110.82.69	287
evigliano Sig.ª	»	282
ontebelluna	196.110.82.69	277
rnuda	»	285
vada (casa cant.)	»	287
derobba Mol.ª	»	291
ano Fener V.	»	295
uero Vas	»	301
ltre	»	312
sio Busche	»	319
Giustina	»	326
dico Bribano	»	331
lluno	»	343
Belluno-Cadore		
onte nelle Alpi-Polpet	196.110.82.69	353
è Fortogna	»	360
ngarone Zoldo	»	363
tre-Portogruaro-Spilimbergo-Gemona O.		
rpenedo (c. c.)	92.82.69	262
ggio (c. c.)	»	270
Michele del Quarto	»	274
Tron (c. c.)	»	280
eolo	»	282
ssalta di Piave	»	286
Donà di Piave	»	291
ggia	»	299

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
S. Stino di Livenza	92.82.69	304
Lison (casa cant.)	»	311
Portogruaro	»	318
Teglio Veneto (c. c.)	»	322
Sesto Cordovado	»	327
S. Vito al Tagliamento	»	334
Valvasone	»	346
S. Martino al Tagl. (c. c.)	»	348
S. Giorgio della Rich.	»	351
Spilimbergo	»	358
Valeriano	»	364
Pinzano	»	368
Treviso-Motta di Livenza		
Spercenigo (c. c.)	92.82.69	288
S. Biagio di Callalta	»	291
Fagarè	»	296
Ponte di Piave	»	298
Rustignè (c. c.)	»	301
Oderzo	»	305
Gorgo	»	310
Motta di Livenza	»	314
Dossobuono-Adria-Chioggia		
Castel d'Azzano (casa cant.)	51.202.23.69	245
Vigasio	»	241
Isola della Scala	»	234
Bovolone	»	224
Cerea	202.23.69	214

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
S. Pietro di Legnago (c. c.)	202.28.69	220
Legnago	»	222
Villabartolomea	»	227
Castagnaro	138.82.69	222
Villa D'Adige (casa cant.)	»	219
Badia	»	215
Salvaterra (c. c.)	»	212
Ramodipalo (c. c.)	»	208
Lendinara	»	205
Fratta	»	199
Costa	»	194
S. Apollinare con Selva	82.69	192
Ceregnano	»	196 (1) 199 (2)
Lama	»	199
Baricetta	»	206
Adria	»	211
Loreo	»	223
Rosolina	»	2[illegible]7 (1) 231 (2)
Cavanella d'Adige	»	231
S. Anna di Chioggia (c. c.)	»	236
Brondolo	»	210 (1) 243 (2)
Chioggia	»	243
Peri-Verona-Mantova-Modena		
Ala	95.6[illegible]	294
Peri Confine	»	294
Peri Stazione	»	291
Dolcè (casa cant.)	»	[illegible]84
Ceraino	»	280

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Domegliara	95.69	273
Pescantina	»	268
Parona di Valpol.'	»	262
Dossobuono	»	245 (1) 254 (2)
Villafranca di Verona	»	238
Mozzecane	»	233
Roverbella	»	227 (1) 233 (2)
S. Antonio Mant.	»	219
Mantova	»	216
Romanore	»	204
Borgoforte	»	204
Motteggiana (c. c.)	»	201
Suzzara	»	1[illegible]7
Gonzaga Regg.	»	189
Rolo Novi	»	182
Carpi	»	170
Soliera	»	163
Villanova S. Panc. (c. c.)	»	15[illegible]
Ferrara-Ravenna-Rimini		
Pallarano (c. c.)	82.69	143
Montesanto	»	136
Portomaggiore	»	129
Argenta	»	119
S. Biagio	»	116
Lavezzola	44.69	112
Voltana	82.69	117
Alfonsine	»	1[illegible]6
Glorie	»	130

(1) **Distanza effettiva.** — (2) **Distanza virtuale.**

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Mezzano	126. 69	128
Ravenna	44. 69	117
Classe	126. 69	122
Savio	»	131
Cervia	»	139
Cesenatico	»	146
Bellaria	130. 69	143
Viserba	»	134
Lugo-Lavezzola		
S. Agata s/ Santerno	44. 69	95
Massa Lombarda	»	98
S. Patrizio	»	103
Conselice	»	105
Castel Bolognese-Ravenna		
Solarolo	44. 69	81
Lugo	»	89
Bagnacavallo	»	94
Russi	»	100
Godo	»	104
Bologna-Verona		
Bertalia (c. c.)	23. 69	120
Panigale Scala (c. c.)	»	123
Calderara di Reno (c. c.)	»	126
Tavernelle d'Emilia	»	129

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
S. Giacomo di Martignone (c. c.)	23. 69	134
Poggio (c. c.)	»	136
S. Giovanni in Persiceto	»	138
Amola (c. c.)	»	141
Crocetta (c. c.)	»	145
Crevalcore	»	147
Bolognina (c. c.)	»	152
Camposanto	»	155
S. Felice sul Panaro	»	160
S. Biagio in Padule (c. c.)	»	163
Mortizzuolo	»	164
Mirandola	»	167
Quarantoli (c. c.)	»	170
Tramuschio (c. c.)	»	174
Poggio Rusco	»	177
Villa Poma (c. c.)	»	179
Revere	»	183
Ponte Revere	»	185
Ostiglia	»	187
Roncanova di Gazzo Veronese	»	196
Bologna-Ancona		
S. Lazzaro di Savena (c. c.)	69	110
Mirandola Ozzano	»	106
Varignana	»	100
Castel S. Pietro d'Emilia	»	94
Imola	»	83
Castel Bolognese	»	75
Faenza	—	67

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Forlì	69	82
Forlimpopoli	»	90
Cesena	»	101
Gambettola	»	108
Savignano di Romagna	»	115
S. Arcangelo di Romagna	»	119
Rimini	»	129
Riccione	»	139
Cattolica S. Giovanni	»	148
Gradara (c. c.)	»	152
Pesaro	»	163
Fano	»	175
Mondolfo Mar.ª	»	188
Senigallia	»	197
Montemarciano	»	209
Falconara Marittima	»	214
Palombina (c. c.)	»	217
Ancona	»	222
Ancona (scalo mar.)	»	222
Faenza-Firenze		
Brisighella	69	54
Fognano	»	50
S. Cassiano	»	42
S. Martino in G.	»	38
Marradi	»	32
Fantino Palazz.º	»	27
Crespino	»	22
Fornello	»	16

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Ronta	69	9
Panicaglia	»	4
S. Piero a Sieve	»	5
Orte-Ancona		
Tratto MONTECAROTTO-CASTEL FERRETTI		
Montecarotto Castelbellino	70. 69	241
Jesi	»	233
Chiaravalle	»	222
Castel Ferretti	»	221
Porto Civitanova-Macerata-Albacina		
Tratto MONTECOSARO-MORROVALLE M. S. G.		
Montecosaro	121. 69	273
Morrovalle M. S. G.	»	278
Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno		
Monteprandone	6. 69	317
Monsampolo del T.º	»	321
Spinetoli Colli	»	324
Offida Castel di Lama	»	328
Marino del Tronto	»	336
Ascoli Piceno	»	340

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Giulianova-Teramo		
Colleranesco (c. c.)	69	336
Mosciano S. Angelo	»	339
Notaresco	»	342
Bellante Ripatt.	»	345
Castellalto Canz.	»	349
Nepezzano (c. c.)	»	353
Teramo	»	357
Ancona-Foggia		
Varano	6. 69	228
Aspio (casa c.)	»	233
Osimo Castelfidardo	»	238
Loreto	»	246
Porto Recanati	»	250
Potenza Picena	»	259
Porto Civitanova	»	265
S. Elpidio a Mare	»	272
Porto S. Giorgio	»	281
Pedaso	»	291
Cupramarittima	»	299
Grottammare	»	302
Sambenedetto del Tronto	»	307
Porto d'Ascoli	»	312
Colonnella (c. c.)	»	315
Tortoreto Nereto	»	321
Tortoreto Spiaggia (c. c.)	»	325
Giulianova	6. 69	331
Montepagano R.°	»	340
Atri Mutignano	»	349
Silvi	»	356
Montesilvano	»	361
Castellamare A.	»	368
Pescara	»	370
Francavilla a Mare	»	378
Tollo Canosa S.	»	383
Ortona	»	390
S. Vito Lanciano	»	397
Fossacesia	»	405
Torino di Sangro	»	410
Casalbordino	»	417
Lebba	»	424
Vasto	»	432
S. Salvo	»	438
Montenero P.	»	446
Termoli	»	458
Campomarino	»	465
Chieuti Serr.	»	475
Ripalta	»	486
Poggio Imperiale	»	501
Apricena	»	505
S. Severo	»	516
Motta di Foggia	»	5[illegible]0 (1) 515 (2)
Foggia	»	545

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale,

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Castellamare A.-Rieti-Terni		
Tratto CHIETI-S. VALENTINO C.		
Chieti	15.69	383
Manoppello	»	392
Alanno	»	397
S. Valentino Car.	»	400
Foggia-Napoli		
Tratto CERVARO-MONTAGUTO P.		
Cervaro	73.69	554
Giardinetto T.	»	572
Bovino	»	579
Orsara di Puglia	»	588
Montaguto P.	»	592
Benevento - Campobasso - Termoli		
Tratto RIPALIMOSANI-GUGLIONESI P. C.		
Ripalimosani	163.69	541
Matrice Mont.°	»	534
Campolieto M.	»	525
Ripabottoni S. Elia	»	517
Bonefro S. Croce	»	512
Casacalenda G.	»	508
Larino	»	495
Ururi Rotello	»	486
S. Martino in P.	»	474
Guglionesi Port.	»	467

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Avellino-Rocchetta S. A.		
Tratto CONZA A. - PISCIOLO		
Conza Andretta	133.73.69	637
Cairano	»	633
Calitri Pescopagano	»	627
Rapone Ruvo	»	623
Monticchio	»	615
Aquilonia	»	613
Monteverde	»	609
Pisciolo (casa cant.)	»	604
Napoli-Taranto		
Taranto	15.69	783
Foggia-Otranto		
Incoronata	73.69	556
Ortanova	»	565
Cerignola	»	580
Candida	»	589
Trinitapoli	»	597
Ofantino	»	601
Barletta	»	613
Trani	»	626
Bisceglie	»	634
Molfetta	»	643
Giovinazzo	»	650
S. Spirito Bitonto	»	657
Palese Macchie (c. c.)	»	659

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Bari	73. 69	668
Noicattaro	»	680
Mola di Bari	»	687
Polignano a Mare	»	701
Monopoli	»	709
Fasano	»	722
Cisternino	»	730
Ostuni	»	742
Carovigno	»	751
S. Vito dei Normanni	»	767
rindisi Stazione	»	779
rindisi Porto	»	781
rindisi Porto (Banchina di Levante)	»	781
Tuturano	»	789
S. Pietro Vernotico	»	796
Squinzano	»	803
Trepuzzi	»	807
Surbo	»	811
Lecce	»	817
S. Cesario di Lecce	»	822
S. Donato di Lecce	»	827
Galugnano	»	829
Sternatia	»	834
llino	»	836
Corigliano d'Otranto	»	841
Maglie	»	846
Bagnolo del Salento	»	851
Cannole (casa c.)	»	853
Giurdignano (c. c.).	»	858
Otranto	»	864

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Cerignola-Cerignola Città		
Cerignola Città	73. 69	(1) 580
Ofantino-Margherita di S.		
Margherita di Savoja	73. 69	60
Foggia-Candela-Potenza Inf.		
Ordona	73. 69	535
Ascoli Satriano	»	576
Candela	»	584
Rocchetta S. A.	»	595
Melfi	»	612
Rapolla (c. c.)	»	615
Barile	»	618
Rionero Atella R.	»	622
Forenza	»	62[illegible]
Castel Lagopesole	»	641
Pietragalla	»	646
Avigliano	»	650
Potenza Superiore	»	661
Bari-Taranto		
Modugno	15. 73. 69	679
Bitetto Palo del Colle	»	683
Grumo Appula	»	690

(1) Non compreso il percorso Cerignola-Cerignola Città da tassarsi separatamente cogli appositi prezzi e norme.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Acquaviva delle F.	15. 73. 69	709
Gioia del Colle	»	722
S. Basilio Mottola	»	735
Castellaneta	»	745
Palagianello	»	754
Palagiano Mottola	»	761
Massafra	»	766
Rocchetta S. A.-Gioia del Colle		
S. Nicola di Melfi	133. 73. 69	608
Rapolla Lavello	»	618
Venosa	»	629
Palazzo S. Gervasio M.	»	642
Spinazzola	»	651
Poggiorsini Grav.	»	670
Gravina	»	688
Altamura	»	700
Casale d'Altamura	»	710
Santeramo	»	720
Barletta-Spinazzola		
Canne	16. 73. 69	628
Canosa di Puglia	»	638
Minervino Murge	»	657
Acquatetta	159. 73. 69	664
Foggia-Manfredonia		
Tortorella (c. c.)	73. 69	555
Amendola	»	562
Fontanarosa	73. 69	570
Frattarolo (c. c.)	»	575
Manfredonia	»	581
Foggia-Lucera		
Vaccarella (c. c.)	73. 69	551
Pellegrini (c. c.)	»	558
Lucera	»	565
Zollino-Gallipoli		
Soleto	187. 73. 69	840
Galatina	»	844
Galatone	»	851
Nardò Centrale	187. 73. 69 194. 192. 73. 69	854
Sannicola	187. 73. 69	862
Alezio	187. 73. 69 194. 192. 73. 69	865
Gallipoli	187. 73. 69	871
Gallipoli (scalo mar.)	»	871
Lecce-Francavilla F.		
Novoli	192. 73. 69	828
Campi Salentina	»	832
Salice Veglie	»	836
Guagnano	»	838
S. Pancrazio S.	»	847
Erchie Torre S. S.	191. 28. 73. 69	840
Avetrana	»	839

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Manduria	191. 28. 73. 69	831
Sava	»	827
Novoli-Nardò C.		
Carmiano Mag.	191. 192. 73. 69	832
Monteroni di Lecce L. . .	»	836
Copertino	»	841
Nardò Città	»	851
Taranto-Brindisi		
Monteiasi M.	161. 15. 69	796
Grottaglie	»	802
Francavilla F.	28. 73. 69	816
Oria	»	810
Latiano	»	802
Mesagne	»	794
Cremona-Borgo S. Donnino		
Castelvetro	200. 69	257
S. Giuliano Piac.	»	254

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Villanova d'Arda	200. 69	249
Busseto	»	242
Castione dei March. . . .	»	235
Mestre-Primolano C.		
Maerne di Martell. . . .	92. 82. 69	266
Salzano	»	270
Noale Scorzè	»	273
Piombino Dese	196. 110. 82. 69	269
Resana	»	265
Castello di Godego . . .	»	266
Cassola	»	274
Solagna	57. 110. 82. 69	284
S. Nazario	»	287
Carpanè Valstagna . . .	»	291
Cismon	»	300
Primolano	»	306
Primolano Conf.	»	308

N.B. — Le indicazioni relative a due differenti vie, per una stessa relazione, riguardano i soli trasporti viaggiatori e bagagli, e debbono quindi essere riportate soltanto nei prontuari relativi.

PROSPETTO II^A

Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di Borgo S. Lorenzo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Acciano	164. 74. 165. 204	412	Arezzo	204	101
Acerra	135. 204	564	Arpino	132. 135. 204	470
Acquafredda	18. 59. 135. 204	747	Arsoli	135. 204	395
Acquappesa	18. 59. 135. 204	819	Artena Valmont.	135. 204	386
Agropoli	18. 59. 135. 204	664	Ascea	18. 59. 135. 204	695
Aielli	135. 204	451	Assisi	165. 204	202
Albanella	18. 59. 135. 204	648	Atena	103. 135. 204	700
Allerona	204	193	Attigliano	204	232
Altavilla Irpina	19. 42. 135. 204	624	Auletta	103. 135. 204	683
Alviano	204	223	Avellino	34. 135. 204	631
Amantea	18. 59. 135. 204	860	Aversa	42. 135. 204	560
Amorosi	42. 135. 204	571	Avezzano	135. 204	437
Anagni	135. 204	392	Badolato	140. 59. 135. 204	970
Angri	167. 34. 135. 204	598	Bagnara	18. 59. 135. 204	1002
Antrodoco Borgo V.	164. 74. 165. 204	337	Bagni	135. 204	350
Aquila degli Abr.	164. 74. 165. 204	376	Balsorano	14. 135. 204	475
Aquino Castroc. P.	135. 204	455	Baronissi	90. 34. 135. 204	607
Arce	132. 135. 204	460	Baschi	204	211
Archi Reggio	18. 59. 135. 204	1028	Bassano in Tever.	204	237
Ardore	140. 59. 135. 204	1030	Bastia	165. 204	199

Elenco numerico-alfabetico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza:

13. Avellino
14. Avezzano
18. Battipaglia
19. Benevento
30. Caianello Vairano
34. Cancello
42. Caserta
59. Codola
74. Foligno
90. Mercato S. Severino
101. Napoli
103. Nocera Inf.
108. Orte
127. Reggio Cal.
132. Roccasecca
135. Roma
140. S. Eufemia (diramaz.)
164. Terni
165. Terontola
167. Torre Ann.
204. Dicomano

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Battipaglia	103. 135. 204	634
Beffi	164. 74. 165. 204	407
Belmonte Calabro	18. 59. 135. 204	857
Belvedere Marit.	18. 59. 135. 204	801
Benevento	42. 135. 204	608
Benevento P. Ruf.	19. 42. 135. 204	611
Bianconovo	140. 59. 135. 204	1041
Boscoreale	34. 135. 204	585
Botricello	140. 59. 135. 204	964
Bova	140. 59. 135. 204	1074
Bovalino	140. 59. 135. 204	1034
Brancaleone	140. 59. 135. 204	1056
Briatico	18. 59. 135. 204	930
Buccino	103. 135. 204	674
Bucine	204	74
Caianello Vairano	135. 204	499
Campello sul Clit.	74. 165. 204	233
Cancello	135. 204	557
Canistro (c. c.)	14. 135. 204	455
Cannitello	18. 59. 135. 204	1017
Capaccio Roccadasp.	18. 59. 135. 204	652
Capistrello	14. 135. 204	416
Capitello	18. 59. 135. 204	734
Capo Bonifati	18. 59. 135. 204	807
Capo Spartivento (c. c.)	140. 59. 135. 204	1062
Cappelle Magliano	135. 204	431
Capriati a Volturno	30. 135. 204	515
Capua	135. 204	534
Carinola	135. 204	529
Carsoli	135. 204	404
Casalbuono	103. 135. 204	731
Casalduni Ponte	42. 135. 204	593
Casaletto	18. 59. 135. 204	771
Casalnuovo	135. 204	567
Casal Velino	18. 59. 135. 204	688
Cascano	135. 204	583
Caserta	135. 204	515
Casoria Afragola	42. 135. 204	570
Cassino	135. 204	467
Castellamare di Stabia e scalo marittimo	34. 135. 204	594
Castel Madama	135. 204	377
Castelnuovo Vallo	18. 59. 135. 204	685
Castel S. Angelo	164. 74. 165. 204	331
Castel S. Giorgio	34. 135. 204	595
Castelvetere (c. c.)	13. 34. 135. 204	662
Castiglion del Lago	204	146
Castiglione in Tev.	204	216
Castiglion Fiorent.	204	118
Catanzaro Marina	140. 59. 135. 204	939
Catanzaro Sala	140. 59. 135. 204	930
Catona	18. 59. 135. 204	1024
Caulonia	140. 59. 135. 204	1000
Cava dei Tirreni	103. 135. 204	606
Ceccano	135. 204	421
Cecchina	1. 5. 204	358
Celano	135. 204	447
Celle Bulgheria Roc.	18. 59. 135. 204	719
Cellole Fasani	135. 204	545
Centola	18. 59. 135. 204	714
Ceprano	135. 204	440
Cerchio	135. 204	453
Cervara di Roma	135. 204	338
Cetraro	18. 59. 135. 204	816

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanza a Borgo S. Lorenzo
Chianche	19. 42. 135. 204	619	Ferentino Supino	135. 204	407
Chianciano	54. 204	174	Feroleto Antico	140. 59. 135. 204	907
Chiusi	204	164	Ficulle	204	181
Ciampino	135. 204	343	Figline	204	54
Cineto Romano	135. 204	387	Fisciano	90. 34. 135. 204	605
Cirella Majera	18. 59. 135. 204	790	Fiumefreddo (Bruzio)	18. 59. 135. 204	818
Cisterna	135. 204	390	Fiumicino	135. 204	363
Città della Pieve	204	172	Foligno	165. 204	218
Cittaducale	164. 74. 165. 204	322	Fontana Liri	132. 135. 204	161
Civita Castellana M.	204	259	Fontecchio	164. 74. 165. 204	402
Civita d'Antino M.	14. 135. 204	463	Formia	135. 204	570
Civita Lavinia	135. 204	362	*Fossa* (c. c.)	164. 74. 165. 204	389
Civitella Roveto	14. 135. 204	457	Fossato	74. 165. 204	259
Codola	34. 135. 204	592	Francavilla Angitola	18. 59. 135. 204	910
Collarmele	135. 204	456	Frascati	135. 204	353
Colli di M. Bove	135. 204	410	Frassineto	204	113
Compiobbi	204	41	*Frasso* (c. c.)	135. 204	440
Condofuri	127. 59. 135. 204	1073	Frasso Telesino D.	42. 135. 204	565
Contigliano	164. 74. 165. 204	305	Frattamaggiore G.	42. 135. 204	566
Contursi	103. 135. 204	660	Fratte	90. 34. 135. 204	616
Corace	140. 59. 135. 204	926	*Frattocchie* (c. c.)	135. 204	346
Cori	135. 204	388	Frosinone	135. 204	415
Cortona	204	129	Fuscaldo	18. 59. 135. 204	829
Cropani	140. 59. 135. 204	960	Gaeta Elena	135. 204	579
Curinga	18. 59. 135. 204	902	Gaifana	74. 165. 204	246
Diamante	18. 59. 135. 204	793	Galdo	103. 135. 204	675
Eboli Campagna	103. 135. 204	641	Gallese	204	255
Ellera	165. 204	168	Gallico	18. 59 135. 204	1026
Fagnano Campana	164. 74. 165. 204	397	Gerace	140. 59. 135. 204	1022
Falerna	18. 59. 135. 204	880	Gioia Tauro	18. 59. 135. 204	983
Fara Sabina	204	291	Gioiosa Jonica	140. 59. 135. 204	1013
Favazzina	18. 59. 135. 204	1007	Giulianello Roccam.	135. 204	382

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Giuncano	74.165.204	260	Maratea	18.59.135.204	753
Gragnano	34.135.204	599	Marcellinara	140.59.135.204	917
Greccio	164.74.165.204	299	Marcianise	42.135.204	551
Grisolia Cipollina	18.59.135.204	786	Marigliano	34.135.204	566
Grotte S. Stefano	204	219	Marmore	164.74.165.204	288
Gualdo Tadino	74.165.204	254	Melito di P. Salvo	127.59.135.204	1064
Guardavalle	140.59.135.204	981	Mercato S. Severino	34.135.204	601
Guardia Piemont.	18.59.135.204	822	Mignano	135.204	484
Incisa	204	49	Minturno	135.204	559
Indicatore	204	94	Molina	164.74.165.204	417
Isola Liri	132.135.204	475	Monasterace Stilo	140.59.135.204	985
Isoletta	135.204	442	Montauro	140.59.135.204	952
Joppolo	18.59.135.204	960	Montecelio S. Ang.	135.204	355
Labico	135.204	372	Monte Compatri C.	135.204	355
Lagonegro	103.135.204	744	Montecorvino	103.135.204	631
Lapio	13.34.135.204	652	Montefalcione	13.34.135.204	642
Lariano	135.204	378	Montefiascone	204	259
Laterina	204	79	Monteleone P. S. V.	18.59.135.204	921
Lazzaro	127.59.135.204	1051	Montemiletto	13.34.135.204	649
Longobardi	18.59.135.204	852	Monteroduni Mac.	30.135.204	532
Lunara (c. c.)	34.135.204	614	Monterotondo	204	303
Lunghezza	135.204	344	Montesano	103.135.204	722
Luogosano S. Mango sul Calore	13.34.135.204	656	Montevarchi	204	67
Maccarese	135.204	364	Montoro	34.135.204	605
Maddaloni Inf.	135.204	551	Morolo	135.204	402
Maddaloni Sup.	34.135.204	553	Napoli e scalo m.	135.204	578
Magione	165.204	157	Napoli scalo m. (Molo tra pez. Banch. Oc.)	135.204	583 [1]
Magliana	135.204	344	Narni	108.204	263
Maiorisi (c. c.)	135.204	526	Nera Montoro	108.204	256
Mandela	135.204	383	Nicastro	140.59.135.204	902

(1) Compresi i Km. 5 intercedenti fra Napoli Centrale e lo scalo marittimo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanza a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanza a Borgo S. Lorenzo
Nicotera	18. 59. 135. 204	965	Pellezzano	90. 34. 135. 204	610
Nocera Inferiore	59. 135. 204	597	Pereto	135. 204	399
Nocera Superiore	103. 135. 201	601	Persano	103. 135. 204	648
Nocera Tirinese	18. 59. 135. 204	874	Perugia	165. 204	178
Nocera Umbra	74. 165. 204	2[illegible]6	Pesto	18. 59. 135. 201	655
Nola	34. 135. 201	569	Petina	103. 135. 204	678
Norma Ninfa	135. 204	399	Piediluco	161. 74. 165. 204	290
Ogliastro Cilento . . .	18. 59. 135. 204	660	Pieve Fanonica	74. 165. 204	227
Omignano	18. 59. 135. 204	681	Pignataro	135. 204	525
Orte	204	246	Piperno	135. 204	427
Orvieto	204	204	Pisciotta	18. 59. 135. 204	702
Ostiense	135. 204	337	Pizzo	18. 59. 135. 201	918
Ottaiano	34. 135. 204	575	Pofi Castro	135. 204	430
Padula	103. 135. 204	716	Poggio Mirteto	204	280
Paduli	42. 135. 201	614	Policastro del Golfo . . .	18. 59. 135. 204	731
Pagani	103. 135. 204	599	Polla	103. 135. 204	698
Paganica	161. 74. 165. 204	383	Pompei	167. 34. 135. 204	590
Palestrina	135. 204	366	Pontassieve	204	33
Palidoro	135. 204	370	Pontecagnano	103. 135. 204	624
Palizzi	140. 59. 135. 204	1069	Ponte Galera	135. 201	352
Palma S. Gennaro	34. 135. 204	576	Ponte S. Cono	103. 135. 204	675
Palmi	18. 59. 135. 204	992	Ponte S. Giovanni	165. 204	189
Palombara Marcell. . . .	135. 204	363	Ponticino	204	84
Panicale	204	152	Portici	101. 34. 135. 204	586
Paola	18. 59, 135. 204	835	*Porto* (c. c.)	135. 204	360
Parghelia	18. 34. 135. 204	941	Portonaccio	204	323
Parolise Candida	13. 34. 135. 201	641	Praja d'Ajeta Tort. . . .	18. 59. 135. 204	765
Passignano	165. 204	147	Prata Pratola	19. 42. 135. 204	630
Paterno (c. c.)	135. 204	442	Presenzano	30. 135. 204	506
Paternopoli	13. 34. 185. 204	658	Raiano	164. 74. 165. 204	425
Pavona	135. 204	353	Reggio di Cal. Cent. . . .	18. 59. 135. 204	1034
Pellaro	127. 59. 135. 204	1015	Reggio di Calabria Porto.	18. 59. 135. 204	1034

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Reggio di Calabria Succ. .	18. 59. 135. 204	1032	S. Eufemia (diram.)	18. 59. 135. 204	892
Riace	140. 59. 135. 204	992	S. Eufemia Marina . . .	18. 59. 135. 204	888
Riardo	135. 204	506	S. Giovanni a Teduccio. .	101. 3[illegible]. 135. 204	583
Ricadi	18. 59. 135. 204	951	S. Giovanni Valdarno . .	204	61
Rieti	164. 74. 165. 204	313	S. Giuseppe d'Ottaiano .	34. 135. 204	577
Rignano sull'Arno	204	42	S. Gregorio	127. 59. 135. 204	1040
Riofreddo	135. 204	397	S. Ilario del Jonio. . . .	140. 59. 135. 204	1027 (a) 1030 (b)
Roccabernarda	140. 46. 59. 135. 204	968	S. Lorenzo Maggiore . . .	42. 135. 204	587
Rocca d'Evandro	164. 74. 165. 204	477	S. Lucido	18. 59. 135. 204	840
Rocca di Corno	164. 74. 165. 204	351	S. Maria Capua Vetere . .	135. 204	539
Rocca di Fondi	164. 74. 165. 204	345	S. Maria di Catanzaro . .	140. 59. 135. 204	933
Rocca Ravindola . . .	30. 135. 204	527	S. Mauro La Bruca . . .	18. 59. 135. 204	710
Roccasecca	135. 204	450	S. Nicola Varco	18. 59. 135. 204	640
Roccella Jonica	140. 59. 135. 204	1005	S. Pietro a Maida Maida .	18. 59. 135. 204	899
Romagnano Vietri . . .	103. 135. 204	681	*S. Polo dei Cavalieri* (c. c.)	135. 204	373
Roma Porta Maggiore .	135. 204	329	SS. Cosma e Damiano C. .	135. 204	552
Roma S. Lorenzo . . .	204	326	S. Sostene	140. 59. 135. 204	961
Roma Termini	204	329	S. Vincenzo Valle Rov. . .	14. 135. 204	470
Roma Trastevere	135. 204	340	Sala Consilina	103. 135. 204	707
Roma Tuscolana	135. 204	333	Salerno	103. 135. 204	615
Rosarno	18. 59. 135. 204	973	Saline di Reggio . . .	127. 59. 135. 204	1056
Roviano	135. 204	391	Salone	135. 204	341
Rutino	18. 59. 135. 204	676	Salza Irpina	13. 34. 135. 204	639
S. Agapito Longano . . .	30. 135. 204	538	Sambiase	140. 59. 135. 204	898
S. Andrea dell'Jonio . . .	140. 59. 135. 204	975	Sante Marie	135. 204	416
S. Antimo S. Arpino . . .	42. 135. 204	564	Sapri	18. 59. 135. 204	741
S. Caterina dell'Jonio . .	140. 59. 135. 204	965	Sarno	34. 135. 204	584
S. Caterina Reggio . . .	18. 59. 135. 204	1031	Sassano Teglano . . .	103. 135. 204	712
S. Demetrio de' Vestini . .	164. 74. 165. 204	391	Sassa Tornimparte. . .	164. 74. 165. 204	368
S. Ellero	204	39	Scafati	167. 34. 135. 204	594

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Scalea	18. 59. 135. 204	777	Stimigliano	204	[illegible]72
Scilla	18. 59. 135. 204	1011	Stroncone	164. 74. 165. 204	281
Scurcola Marsicana	135. 204	429	Tagliacozzo	135. 204	4[illegible]1
Segni Paliano	135. 204	383	Taurasi	18. 34. 135. 204	651
Sella di Corno	164. 74. 165. 204	357	Teano	135. 204	511
Sellia	140. 59. 135. 204	956	Telese Bagni	42. 135. 204	573
Serino	34. 135. 204	623	Telese Cerreto	42. 135. 204	576
Sermoneta Bass.	135. 204	402	Terni	74. 165. 204	272
Serra Aiello	18. 59. 135. 204	868	Terontola	204	135
Sessa Aurunca	135. 204	537	Terracina	135. 204	451
Sesto Campano (c. c.)	30. 135. 204	512	Terzigno	34. 135. 204	580
Sette Bagni	204	312	Tivoli	135. 204	3[illegible]9
Settingiano	140. 59. 135. 204	922	Tora Presenzano	135. 204	4[illegible]2
Sezze Romano	135. 204	413	Torchiara	18. 59. 135. 204	670
Sgurgola	135. 204	397	Torre Annunziata C.	34. 135. 204	588
Sicignano	103. 135. 204	666	Torre Annunziata Città	34. 135. 204	590
Siderno Marina	140. 59. 135. 204	1017	Torre Annunziata Mar.	34. 135. 204	589
Sieci	204	38	Torre Annunziata Porto	34. 135. 204	589
Simmeri e Crichi	140. 59. 135. 204	951	Torre del Greco	101. 34. 135. 204	590
Sipicciano	204	[illegible]38	Torre Orsaia	18. 59. 135. 204	727
Solofra	34. 135. 204	619	Trevi	74. 165. 204	2[illegible]7
Solopaca	34. 135. 204	580	Tropea	18. 59. 135. 204	944
Sonnino	135. 204	432	Tufo	19. 42. 135. 204	6[illegible]6
Sora	132. 135. 204	480	Tuoro	165. 204	143
Soverato	140. 59. 135. 204	958	Valle di Maddaloni	42. 135. 204	558 (a) 565 (b)
Sparanise	135. 204	519	Valle di Pompei.	167. 34. 135. 204	592
Spello	165. 204	213	Valmontone	135. 204	375
Spoleto	74. 165. 204	243	Valsacco	135. 204	578 (b)
Squillace	140. 59. 135. 204	946	Velletri	135. 204	371

(a) Distanza effettiva. — (b) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Venafro	30. 135. 204	520	Villa Inglese	167. 34. 135. 204	594
Verbicaro Orsom.	18. 59. 135. 204	783	Villa S. Giovanni	18. 59. 135. 204	1020
Vibonati	18. 59. 135. 204	787	Viterbo P. Florent. . . .	204	272
Vicovaro	135. 204	380	Vitulano	4[illegible]. 135. 204	600
Vietri sul Mare	103. 135. 204	610	Zagarolo	135. 204	364
Vigliano	164. 74. 165. 204	361			

PROSPETTO II[B]

Distanze chilometriche dalle sottoindicate stazioni a quella di Borgo S. Lorenzo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Firenze-Chiusi-Roma			Baschi	204	211
			Castiglione in Tev.	»	216
Compiobbi	201	41	Alviano	»	223
Sieci	»	38	Attigliano	»	232
Pontassieve	»	33	Bassano in Tev.	»	237
S. Ellero	»	39	Orte	»	246
Rignano sull'Arno	»	42	Gallese	»	255
Incisa	»	49	Civita Castellana Magl.	»	259
Figline	»	54	Stimigliano	»	272
S. Giovanni Vald.	»	61	Poggio Mirteto	»	280
Montevarchi	»	67	Fara Sabina	»	291
Bucine	»	74	Monterotondo	»	303
Laterina	»	79	Sette Bagni	»	312
Ponticino	»	84	Portonaccio	»	323
Indicatore	»	94	Roma S. Lorenzo	»	326
Arezzo	»	101	Roma Termini	»	329
Frassineto	»	113	Roma Tuscolana	135.204	333
Castiglion Fior.	»	118	Ostiense	»	337
Cortona	»	129	Roma Trastevere	»	340
Terontola	»	135			
Castiglion del Lago	»	146			
Panicale	»	152	**Attigliano-Viterbo**		
Chiusi	»	161			
Città della Pieve	»	172	Sipicciano	204	238
Ficulle	»	181	Grotte S. Stefano	»	249
Allerona	»	193	Montefiascone	»	259
Orvieto	»	204	Viterbo P. Fior.	»	272

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Empoli-Chiusi		
Chianciano	54 ·204	174
Pisa-Roma		
Tratto PALIDORO-MAGLIANA		
Palidoro	13[illegible]. 204	370
Maccarese	»	364
Ponte Galera	»	352
Magliana	»	344
Ponte Galera-Fiumicino		
Porto (casa cant.) . . .	135. 204	360
Fiumicino	»	363
Orte-Ancona		
Tratto NERA MONTORO-FOSSATO		
Nera Montoro	108. 204	256
Narni	»	263
Terni	74. 165. 204	272
Giuncano	»	260
Morgnano S. A.	—	—
Spoleto	74. 165. 201	243
Campello sul C.	»	233
Trevi	»	227
Foligno	165. 204	218
Pieve Fanonica	74. 165. 204	227

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Nocera Umbra	73. 165. 204	236
Gaifana	»	246
Gualdo Tadino	»	251
Fossato	»	259
Terontola-Foligno		
Tuoro	165. 204	143
Passignano	»	147
Magione	»	157
Ellera	»	168
Perugia	»	178
Ponte S. Giovanni	»	189
Bastia	»	199
Assisi	»	202
Spello	»	213
Castellamare A.-Rieti-Terni		
Tratto RAIANO-STRONCONE		
Raiano	164. 74. 165. 204	425
Molina	»	417
Acciano	»	412
Beffi	»	407
Fontecchio	»	402
Fagnano Camp.	»	397
S. Demetrio de' V. . . .	»	391
Fossa (casa cant.) . . .	»	389
Paganica	»	383
Aquila degli A.	»	376

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Sassa Tornimp.	164. 74. 165. 204	368
Vigliano	»	361
Sella di Corno	»	357
Rocca di Corno	»	351
Rocca di Fondi	»	345
Antrodoco B. V.	»	337
Castel S. Angelo	»	331
Cittaducale	»	322
Rieti	»	313
Contigliano	»	305
Greccio	»	299
Piediluco	»	290
Marmore	»	288
Stroncone	»	281
Roma-Sulmona		
Tratto Roma P.M.-Collarmele		
Roma P. Magg.	135. 204	329
Cervara di Roma	»	338
Salone	»	341
Lunghezza	»	344
Bagni	»	350
Montecelio S. A.	»	355
Palombara M.	»	363
Tivoli	»	3[illegible]9
S. Polo dei Cavalieri (casa cant.)	»	373
Castel Madama	»	377
Vicovaro	»	380
Mandela	»	383
Cineto Romano	»	387

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Roviano	135. 204	391
Arsoli	»	395
Riofreddo	»	397
Pereto	»	399
Carsoli	»	404
Colli di Monte Bove . . .	»	410
Sante Marie	»	416
Tagliacozzo	»	421
Scurcola Mars.	»	429
Cappelle Magliano	»	431
Avezzano	»	437
Paterno (c. c.)	»	442
Celano	»	447
Aielli	»	451
Cerchio	»	453
Collarmele	»	456
Roma-Frascati		
Frascati	135. 204	353
Ciampino-Velletri-Segni P.		
Frattocchie (c. c.)	135. 204	346
Pavona (ferm.)	»	353
Cecchina	»	358
Civita Lavinia	»	362
Velletri	»	371
Lariano	»	378
Artena Valmontone . . .	»	386

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Roma-Napoli		
Ciampino	135.204	343
Montecompatri C.	»	355
Zagarolo	»	364
Palestrina	»	366
Labico	»	372
Valmontone	»	375
Segni Paliano	»	383
Anagni	»	392
Sgurgola	»	397
Morolo	»	402
Ferentino Supino	»	407
Frosinone	»	415
Ceccano	»	421
Pofi Castro	»	430
Ceprano	»	440
Isoletta	»	442
Roccasecca	»	450
Aquino Castroc. Pont.	»	455
Cassino	»	467
Rocca d'Evandro	»	477
Mignano	»	484
Tora Presenzano	»	492
Caianello Vairano	»	499
Riardo	»	506
Teano	»	511
Sparanise	»	5.9
Pignataro	»	525
Capua	»	534
S. Maria Capua V.	»	539
Caserta	»	545

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Maddaloni Inf.	135.204	551
Cancello	»	557
Acerra	»	564
Casalnuovo	»	56˙
Valsacco	»	578 (1)
Napoli	»	578
Napoli Scalo Mar.	»	578
Napoli Scalo Mar. (Molo trapezoidale Banchina Occidentale).	»	583 (a)
Velletri-Terracina		
Giulianello Roccam.	135.204	382
Cori	»	388
Cisterna	»	390
Norma Ninfa	»	399
Sermoneta Bass.	»	402
Sezze Romano	»	413
Piperno	»	427
Sonnino	»	432
Frasso (c. c.)	»	440
Terracina	»	451
Roccasecca-Avezzano		
Arce	132.135.204	460
Fontana Liri	»	464
Arpino	»	470
Isola Liri	»	475
Sora	»	480
Balsorano	14.135.204	475
S. Vincenzo Valle R.	»	470

(1) Distanza virtuale.
(a) Compresi i km. 5 intercedenti fra Napoli Centrale e lo scalo marittimo.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Civita d'Antino M. . . .	14. 135. 204	463
Civitella Roveto	»	457
Canistro (c. c.)	»	455
Capistrello	»	446
Caianello V. - Isernia.		
Tratto Presenzano-S. Agapito L.		
Presenzano	30. 135. 204	506
Sesto Campano (c. c.) . .	»	512
Capriati a Volt.	»	515
Venafro	»	520
Rocca Ravindola	»	527
Monteroduni M.	»	532
S. Agapito Long.	»	538
Sparanise-Gaeta E.		
Maiorisi (c. c.)	135. 204	526
Carinola	»	529
Cascano	»	533
Sessa Aurunca	»	537
Cellole Fasani	»	545
S.S. Cosma e Damiano Castelforte	»	552
Minturno	»	559
Formia	»	570
Gaeta Elena	»	579

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Foggia-Napoli		
Tratto Paduli-Casoria Afr.		
Paduli	42. 135. 204	614
Benevento	»	608
Vitulano	»	600
Casalduni P.	»	593
S. Lorenzo M.	»	587
Solopaca	»	580
Telese Cerreto	»	576
Telese Bagni	»	578
Amorosi	»	571
Frasso Telesino D. . . .	»	5[illegible]6
Valle di Madd.	»	558 (1) 565 (2)
Maddaloni Sup.	»	553
Marcianise	»	551
Aversa	»	560
S. Antimo S. Arpino . . .	»	564
Frattamaggiore G. . . .	»	566
Casoria Afragola	»	570
Benevento-Avellino		
Benevento P. Ruf. . .	19. 42. 135. 204	611
Chianche	»	619
Altavilla Irpina	»	621
Tufo	»	626
Prata Pratola	»	630

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale.

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Cancello-Castellamare di S.-Gragnano		
Marigliano	34. 135. 204	566
Ottaiano	»	575
S. Giuseppe d'Ottaiano . .	»	577
Terzigno	»	580
Boscoreale	»	585
Castellamare di S.	»	594
Castellamare di S. scalo marittimo	»	594
Gragnano	»	599
Cancello-Avellino		
Nola	34. 135. 204	569
Palma S. Gennaro	»	576
Sarno	»	584
Codola	»	592
Castel S. Giorgio	»	595
Mercato S. Severino . . .	»	601
Montoro	»	605
Lunara (c. c.)	»	614
Solofra	»	619
Serino	»	623
Avellino	»	631
Avellino-Rocchetta S. A.		
Tratto Salza Irpina-Castelvetere		
Salza Irpina	13. 34. 135. 204	639
Parolise Cand.	»	641
Montefalcione	13. 34. 135. 204	642
Montemiletto	»	649
Lapio	»	652
Taurasi	»	654
Luogosano S. Mango s/c .	»	656
Paternopoli	»	658
Castelvetere (c. c.)	»	662
Mercato S. S.-Salerno		
Fisciano	90. 34. 135. 204	605
Baronissi	»	607
Pellezzano	»	610
Fratte	»	616
Napoli-Taranto		
Tratto S. Giovanni a T.-Romagnano V		
S. Giovanni a T.	101. 34. 135. 204	583
Portici	»	586
Torre del Greco	»	590
Villa Inglese	167. 34. 135. 204	594
Torre Annunziata Città .	»	590
Torre Annunziata Cent. .	34. 135. 204	588
Torre Annunz. Mar. . . .	167. 34. 135. 204	5[illegible]9
Torre Annunziata Porto .	»	589
Pompei	»	590
Valle di Pompei	»	592
Scafati	»	594
Angri	»	598

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Pagani	103. 59. 135. 204	599	Pisciotta	18. 59. 135. 204	702
Nocera Inferiore	59. 135. 204	597	S. Mauro La Bruca . . .	»	710
Nocera Superiore	103. 59. 135. 204	601	Centola	»	714
Cava dei Tirreni	»	606	Celle Bulgheria Rocc. . .	»	719
Vietri sul mare	»	610	Torre Orsaia	»	727
Salerno	»	615	Policastro del Golfo . . .	»	731
Pontecagnano	»	624	Capitello	»	734
Montecorvino	»	631	Vibonati	»	737
Battipaglia	»	634	Sapri	»	741
Eboli Campagna	»	641	Acquafredda	»	747
Persano	»	648	Maratea	»	753
Contursi	»	660	Praja d'Ajeta T.	»	765
Sicignano	»	666	Casaletto	»	771
Buccino	»	671	Scalea	»	777
Ponte S. Cono	»	675	Verbicaro Orsomarso . . .	»	783
Romagnano Vietri	»	681	Grisolia Cipollina	»	786
			Cirella Majerà	»	790
			Diamante	»	793
Battipaglia-Reggio di Calabria			Belvedere Mar.	»	801
			Capo Bonifati	»	807
S. Nicola Varco	18. 59. 135. 204	640	Cetraro	»	816
Albanella	»	648	Acquappesa	»	819
Capaccio Rocc.	»	652	Guardia Piem.	»	822
Pesto	»	655	Fuscaldo	»	829
Ogliastro Cilento	»	660	Paola	»	835
Agropoli	»	664	S. Lucido	»	840
Torchiara	»	670	Fiumefreddo (Bruzio) . .	»	848
Rutino	»	676	Longobardi	»	852
Omignano	»	681	Belmonte Calabro . . .	»	857
Castelnuovo Vallo	»	685	Amantea	»	860
Casal Velino	»	688	Serra Aiello	»	868
Ascea	»	695	Nocera Tirinese	»	874

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Falerna	18. 59. 135. 204	880
S. Eufemia Mar.	»	888
S. Eufemia (diram.)	»	892
S. Pietro a Maida Maida	»	899
Curinga	»	902
Francavilla Ang.	»	910
Pizzo	»	918
Monteleone P. S. V.	»	921
Briatico	»	930
Parghelia	»	941
Tropea	»	944
Ricadi	»	951
Joppolo	»	960
Nicotera	»	965
Rosarno	»	973
Gioia Tauro	»	983
Palmi	»	992
Bagnara	»	1002
Favazzina	»	1007
Scilla	»	1011
Cannitello	»	1017
Villa S. Giovanni	»	1020
Catona	»	1024
Gallico	»	1026
Archi Reggio	»	1028
S. Caterina Reggio	»	1031
Reggio di Calabria (succursale)	»	1032
Reggio di Calabria (centrale)	»	1034
Reggio di Calabria Porto	»	1034

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Sicignano-Lagonegro		
Galdo	103. 135. 201	675
Petina	»	678
Auletta	»	683
Polla	»	693
Atena	»	700
Sala Consilina	»	707
Sassano Tegiano	»	712
Padula	»	716
Montesano	»	722
Casalbuono	»	731
Lagonegro	»	744
Catanzaro M.-S. Eufemia		
S. Maria di Catanzaro	140. 59. 135. 204	933
Catanzaro Sala	»	930
Corace	»	926
Settingiano	»	922
Marcellinara	»	917
Feroleto Antico	»	907
Nicastro	»	902
Sambiase	»	898
Metaponto-Reggio di Calabria		
Tratto ROCCABERNARDA-S. GREGORIO		
Roccabernarda	46. 140 59. 135. 201	968
Botricello	»	964

STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo	STAZIONI	Via più breve sulla quale è stabilita la distanza	Distanze a Borgo S. Lorenzo
Cropani	46.140.59.135.204	960	Siderno Marina	46.140.59.135.204	1017
Sellia	»	956	Gerace	»	1022
Simmeri e Crichi	»	951	S. Ilario del Jonio . . .	»	1027(1) 1030(2)
Catanzaro Marina	140.59.135.204	939	Ardore	»	1030
Squillace	46.140.59.135.204	946	Bovalino	»	1034
Montauro	»	952	Bianconovo	»	1041
Soverato	»	958	Brancaleone	»	1056
S. Sostene	»	961	Capo Spartivento (c. c.) .	»	1062
S. Andrea dell'Jonio . . .	»	965	Palizzi	»	1069
Badolato	»	970	Bova	»	1074
S. Caterina dell'Jonio . .	»	975	Condofuri	127.59.135.204	1073
Guardavalle	»	981	Melito di P. Salvo . . .	»	1064
Monasterace Stilo	»	985	Saline di Reggio	»	1056
Riace	»	992	Lazzaro	»	1051
Caulonia	»	1000	Pellaro	»	1045
Roccella Jonica	»	1005	S. Gregorio	»	1040
Gioiosa Jonica	»	1013			

(1) Distanza effettiva. — (2) Distanza virtuale.

PROSPETTO IV

Le distanze da tutte le stazioni del Compartimento di Palermo a quelle sottoindicate, della linea Faenza-Firenze e viceversa, vengono a diminuire dei chilometri indicati nel seguente prospetto di contro ad ogni stazione.

I relativi istradamenti attualmente esposti nei prontuari manoscritti debbono essere di conseguenza modificati, per il percorso continentale, nel modo in appresso indicato:

Dalle stazioni sottoindicate a quelle del compartimento di Palermo e viceversa	Istradamento da esporsi sul percorso continentale per le relazioni dalle stazioni di contro indicate a quelle del Compart. di Palermo	Istradamento da esporsi sul percorso continentale per le relazioni dalle stazioni del Compart. di Palermo a quelle controindicate	Diminuzione da apportarsi alla distanza attuale esposta nei prontuari Km.
Borgo S. Lorenzo .	204. 135. 59. 184	184. 59. 135. 204	22
Crespino	»	»	22
Fantino Palazzuolo.	»	»	22
Fornello	»	»	21
Marradi	»	»	22
Panicaglia. . . .	»	»	22
Ronta	»	»	22
S. Cassiano . . .	»	»	11
S. Martino in Gattara	»	»	19
S. Piero a Sieve. .	»	»	12

Stazioni che servono a determinare la via più breve, corrispondenti ai numeri suddetti:

204 Dicomano | 135 Roma T. | 59 Codola | 184 Villa S. Giovanni

PARTE II.

Formazione delle distanze chilometriche delle stazioni della Rete a quelle della nuova linea *Borgo S. Lorenzo-Pontassieve*

Le distanze chilometriche fra le stazioni della nuova linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve resultano dalla tabella di cui all'allegato B del presente ordine generale.

Per l'indicazione degli instradamenti si è assegnato alla stazione di Dicomano il numero 204. Le stazioni della Rete formeranno le distanze per le nuove stazioni di Vicchio, Dicomano, Contea e Rufina, aggiungendo a quelle di Borgo S. Lorenzo e Pontassieve le distanze indicate nel seguente prospetto e scegliendo poi la distanza che dal confronto resulterà minore.

L'instradamento da esporsi sarà quello della stazione di Borgo S. Lorenzo o Pontassieve che avrà servito di base nella formazione delle distanze.

Avvertenza importante. — Prima di procedere alla formazione delle distanze per le nuove stazioni occorrerà accertarsi che le distanze attuali, esposte nei prontuari, per Borgo S. Lorenzo e Pontassieve (che dovranno servire di base) non abbiano a subire modificazioni in seguito all'apertura della predetta nuova linea, ed, in caso affermativo, provvedere alle conseguenti rettifiche seguendo le norme indicate nella Parte I del presente Allegato.

Distanze in chilometri dalle stazioni della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve alle stazioni capo-linea di BORGO S. LORENZO e PONTASSIEVE.

	Borgo S. Lorenzo	*Pontassieve*
Vicchio	8	26
Dicomano	15	19
Contea	19	15
Rufina	26	8

PROSPETTO III.

STAZIONI	S. Piero a Sieve		Borgo S. Lorenzo		Panigaglia		Ronta		Fornello		Crespino		Fantino Palazz.		Marradi		S. Martino in G.		S. Cassiano		Fognano		Brisighella		Faenza	
	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza	Via più breve	Distanza
Fabriano	74. 165. 204	280	74. 165. 204	275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Melano Mar.	»	284	»	279	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Donato Marche (casa cantoniera)	»	294	»	289	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sassoferrato Arcevia	»	297	»	292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monterosso Marche	»	302	»	297	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bellisio Solfare	»	309	»	304	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pergola	»	312	»	307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canneto Marche	»	317	»	312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frontone	»	322	»	317	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acquaviva Marche	»	327	»	322	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cagli	»	332	»	327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acqualagna	»	338	»	333	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pole Piobbico	»	342	»	337	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urbania	»	348	»	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fermignano	»	354	»	349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urbino	»	360	»	355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torrita	—	—	54. 204	191	54. 204	195	54. 204	200	67. 72 54. 204	207	54. 204	213	54. 204	218	54. 204	223	51. 204	229	67. 72 54. 204	233	67. 72 54. 201	241	67. 72 54. 204	215	67. 72 54. 204	(*) 258
Montepulciano	54. 204	188	»	183	»	187	»	192	54. 204	199	»	205	»	210	»	215	»	221	54. 204	225	54. 204	233	54. 204	237	54. 204	(a) 250
Furbara	—	—	135. 204	387	135. 204	391	135. 201	396	97. 10. 67 135. 204	403	135. 204	409	135. 204	414	135. 204	419	135. 204	425	97. 10. 67 135. 204	429	97. 10. 67 135. 204	437	97. 10. 67 135. 204	441	97. 10. 67 135. 204	(**) 454
Palo	135. 204	382	»	377	»	381	»	386	135. 204	393	»	399	»	404	»	409	»	415	135. 204	419	135. 204	427	135. 204	431	135. 204	(b) 444
Ladispoli	»	385	»	380	»	384	»	389	»	396	»	402	»	407	»	412	»	418	»	422	»	430	»	434	»	(b) 447
Sulmona	45. 69 164. 74. 204	(c) 441	45. 69 164. 74. 204	(c) 436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pescina	135. 204	466	135. 204	461	135. 204	465	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carrito Ortona	»	471	»	466	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Isernia	30. 135. 204	550	30. 135. 204	545	30. 135. 204	549	30. 135. 204	554	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pettoranello	»	556	»	551	»	555	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Apice S. Arcangelo	42. 135. 204	626	42. 135. 204	621	42. 135. 204	625	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Castelfranci	13. 34. 135. 204	669	13. 34. 135. 204	664	13. 34. 135. 204	668	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montemarano	»	674	»	669	69. 73 13. 34. 135. 204	673	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cassano Irpino	»	677	»	672	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Balvano Ricigliano	103. 59. 135. 204	693	103. 59. 135. 204	688	103. 59. 135. 204	692	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bella Muro	»	700	»	695	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Leonardo di Cutro	»	979	46.140.59.135. 204	974	46.140.59.135. 204	978	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Annotazioni

(*) L'equidistanza per le due vie di Empoli-Firenze e Chiusi-Dicomano si verifica anche per le stazioni dei tratti Faenza-Mirandola Ozzano, Forlì-Riccione, Castel Bolognese-Ravenna, Lavezzola-Lugo e Rimini-Pallarano.

(**) L'equidistanza per le due vie di Montepescali-Asciano-Empoli e Roma-Dicomano si verifica anche per le stazioni dei tratti Castel Bolognese-Godo, Lugo-Lavezzola, Argenta-Voltana e per quelle di Imola e Forlì.

a) La diminuzione di Km. 16 si verifica anche per le stazioni dei tratti Faenza-Mirandola O., Forlì-Rimini, Castel Bolognese-Ravenna, Lugo-Lavezzola e Rimini-Pallarano.

La distanza attuale diminuirà invece: di *Km. 9* per le stazioni dei tratti Ferrara-Padova (escluse Arquà e Stanghella), Rovigo-Chioggia, Costa-Castagnaro, Monselice-Saletto Padova-Montebello, Ponte di Brenta-Venezia, Padova-Bassano, Vicenza - Cittadella - Treviso, Camposampiero - Montebelluna, Vicenza-Thiene-Schio, Mestre-Treviso-Pontebba-Cormons, Treviso-Belluno, Mestre-Primolano Confine, Mestre-Portogruaro-Gemona O., Treviso-Motta di Livenza e Belluno-Longarone Zoldo, diminuirà: di *Km. 8* per Arquà e Stanghella, di *Km. 3* per Riccione e di *Km. 2* per Montagnana.

b) La diminuzione di Km. 20 si verifica anche per le stazioni di Faenza, Castel Bolognese, Imola, Solarolo, Bagnacavallo, e per quelle del tratto Lugo-Conselice. La distanza attuale diminuirà invece: di *Km. 13* per Argenta e Portomaggiore, di *Km. 12*: per Lavezzola e S. Biagio, di *Km. 9* per Russi, di *Km. 2* per Godo e Voltana, di Km. 6 (sui prontuari viagg. e bagagli) e di Km. 3 (sui prontuari merci) per la stazione di Castel S. Pietro d'Emilia, di Km. 4 (sui prontuari viaggiatori e bagagli) e di Km. 1 (sui prontuari merci) per la stazione di Montesanto e di Km. 7 per Forlì e Km. 1 per Forlimpopoli.

c) L'equidistanza per le vie di Castellamare A.-Faenza, o di Terni-Foligno-Dicomano si verifica anche per le stazioni dei tratti Sulmona-Carpinone, S. Angelo in Grotte-Boiano e Sulmona-Cocullo.

10 Asciano
13 Avellino
30 Caianello V.
34 Cancello

42 Caserta
45 Castellammare A.
46 Catanzaro Mar.
54 Chiusi

59 Codola
67 Empoli
69 Faenza
72 Firenze

73 Foggia
74 Foligno
97 Montepescali
103 Nocera Inferiore

135 Roma Termini
140 S. Eufemia (diram.)
165 Terontola
204 Dicomano

Aggiunta del Percorso **Borgo S. Lorenzo-Pontassieve** all'itinerario di talune serie di biglietti d'abbonamento speciali e relativi nuovi prezzi.

Serie	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno per due persone della stessa Ditta		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
IV *bis*	—	—	—	233	163	105	593	407	245	1562	1094	699	2083	1457	932
VI	107	73	45	178	123	73	457	312	184	1224	857	551	1614	1130	784
VII	106	73	44	178	123	73	458	312	184	1227	858	551	1617	1132	736
VII *bis*	—	—	—	222	155	100	568	389	234	1502	1052	673	2004	1403	898
VIII	105	72	43	176	121	72	453	310	182	1215	851	547	1603	1122	729
XVI	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1726	1175	805	2299	1565	1074
H	—	—	—	124	86	51	317	217	128	851	596	384	1134	794	511

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 170-1913.*

MODIFICAZIONI

alla

Istruzione N. 2-1906 (*Servizio Ragioneria*)

Capitolo XIV.

Versamenti delle stazioni alle casse

Art. 59.

Distinte di versamento.

Le somme da versarsi dalle stazioni alle Casse, nei giorni e modi prestabiliti vengono specificate nelle distinte di versamento Mod. R-97, da compilarsi anche se negative.

Tali distinte (Mod. R-97) formanti un bollettario di cento fogli da numerarsi progressivamente, per ogni esercizio finanziario, dalle stazioni, constano di una matrice (A) e della figlia, composta di due sezioni da staccarsi, suddivisa in quattro parti:

B) distinta del numerario, compresovi l'ammontare dei documenti pagati coi fondi di stazione inclusi nel gruppo;

C) tagliando di ricevuta da restituirsi dalla Cassa alle stazioni;

D) elenco degli introiti estranei al traffico, aggiunti ai prodotti delle gestioni;

E) specificazione delle carte contabili pagate cogli incassi di stazione e computate come denaro nel versamento.

Nella matrice *A* e nel tagliando *B* trova poi posto anche il prospetto dei rilievi di cassa a debito, pareggiati dalle stazioni

La distinta del numerario e dei titoli (R. 97-B) viene dalle Casse allegata all'elenco dei versamenti R-160 e serve alla Ragio-

neria di controllo per la compilazione del mod. **R-161**. Alle **Ragionerie** vengono pure trasmessi i tagliandi *D* ed *E* quali accompagnatorie degli ordini ed avvisi d'introito R-109 (ex B-102) e specificazione (E) delle carte contabili versate come denaro (ex B-98).

Il tagliando *C*, opportunamente completato dall'agente verificatore e convalidato dalla firma del Cassiere e del Controllore, deve essere restituito alle stazioni versanti insieme ai sacchetti vuoti.

Nel prospetto superiore della matrice *A* e del tagliando *B*, (del mod. R-97) debbono dalle stazioni essere inscritte le cifre riferentisi al versamento dei prodotti delle gestioni, degli introiti estranei al traffico e dei rilievi di cassa pareggiati. A tergo deve essere riportata la specificazione (serie e numero) dei biglietti degli Istituti d'emissione inclusi nel versamento.

Art. 60.

Gli uffici valori delle località sede di Cassa provvedono al ricevimento e alla custodia dei sacchetti di versamento, provenienti dalle stazioni comprese nella relativa giurisdizione e ne curano la consegna, nelle prime ore di ciascuna giornata, previa inscrizione negli appositi elenchi (R. 160), loro provvisti dalla Cassa stessa, e previa ripartizione in appositi sacchi destinati al materiale trasporto dalla stazione all'ufficio di Cassa.

Spetta agli agenti di quest'ultima di completare le scritture degli elenchi R-160, secondo è richiesto dallo stampato.

Art. 61.

Differenze constatate nei versamenti.

Gli agenti verificatori di cassa, coll'assistenza del Cassiere e del Controllore, o dei loro delegati, constatata la buona condizione ed il peso dei sacchetti e la integrità dei sigilli a ceralacca sulle ghiandine, in contradditorio cogli agenti del Movimento, che ne debbono scortare il trasporto dall'ufficio valori alle Casse, ed accertata la esatta corrispondenza fra il valore inscritto sulle lettere di porto R-194, sul cartellino R-217*ter* e la cifra riportata sull'elenco R-160, rilasciano ai consegnanti, in segno di ricevuta, il tagliando *B* del detto elenco R-160 da essi verificatori firmato e con-

validato dei visti dei citati funzionari di cassa addetti alla sorveglianza del riparto verifica.

Le eventuali discrepanze fra le cifre dei moduli sopra richiamati debbono essere fatte risultare con annotazione controfirmata dagli agenti dell'ufficio valori.

Effettuato il riscontro delle valute e dei documenti costituenti il versamento di ogni stazione e trovatili regolari, i verificatori di cassa ne inscrivono gli importi sul mod. R-160 nella ripartizione delle tre voci: Prodotti del traffico, introiti estranei al traffico e rilievi di cassa pareggiati.

Ove, invece, qualche differenza in meno venisse a risultare, sia nel riscontro fra la cifra della somma da versare, e il numerario incluso nel gruppo, sia per mancanza, falsità o calo di peso delle valute, oppure per irregolarità nelle carte contabili pagate dalle stazioni e conteggiate come denaro, i verificatori di cassa, previe le prescritte constatazioni da parte del Cassiere e Controllore o loro delegati, faranno luogo alla emissione di corrispondenti rilievi a debito R-162, da trasmettersi direttamente e in giornata alle stazioni senza però effettuare alcuna variazione alle cifre esposte nel prospetto superiore delle distinte R-97 *B* e alle scritture da riportarsi nell'elenco R-160.

Le Casse si prendono carico dei rilievi emessi a debito delle stazioni, registrandone l'importo nel partitario R-140 Rilievi sulle stazioni, e ne attendono il pareggio, che deve essere effettuato in non più di dieci giorni. Entro questo periodo le stazioni, se trattasi di rilievi per differenza di numerario, hanno l'obbligo di provvedere al pareggio coll'includere in un versamento immediatamente successivo l'equivalente delle valute dichiarate mancanti o riconosciute fuori corso o supposte false, e perciò non accettate dalla Cassa, accompagnando il pareggio col tagliando inferiore del modello R-162, da inscriversi negli appositi prospetti delle distinte R-97. Quando invece si tratti di documenti irregolari respinti dalla Cassa, dovrà esser fatto luogo, colla maggiore sollecitudine possibile, alla regolarizzazione dei documenti stessi, i quali pure saranno da restituirsi colle modalità di cui sovra.

Nei casi di ritardato pareggio dei rilievi le Casse ne daranno notizia motivata alle Divisioni di Movimento, nella cui giurisdizione trovansi le stazioni ritardatarie, per gli accertamenti e provvedimenti necessari. Alle Divisioni stesse vengono però sempre co-

municati dagli uffici di Ragioneria, con elenchi quindicinali, *tutte* le differenze riscontrate dalle Casse nei versamenti delle stazioni.

Per le differenze in più, comunque accertate dalle Casse, tanto per eccedenze del numerario incluso nei sacchetti, in confronto delle distinte inscritte nei moduli R-97, quanto per errori di conteggio sulle distinte stesse o per valute versate, ma non computate, le Casse ne faranno annotazione sulle sezioni B e C del mod. R-97, inscriveranno in apposita colonna dell'elenco R-160 la cifra delle eccedenze riscontrate e ne daranno comunicazione, in giornata, alla stazione versante, mediante la notificazione del credito R-162 A, il cui tagliando inferiore deve essere restituito in segno di benestare. Le stazioni, all'atto del ricevimento delle notificazioni di eccedenze, modificano in conformità le cifre dei corrispondenti versamenti inscritte nel conto corrente C-I-501 e C-I-502, prendendone così credito, come se si trattasse di un versamento suppletivo, facendo riferimento alla notificazione stessa, da trattenersi accuratamente in atti per giustificare, ad ogni evenienza, la praticata modificazione.

La Ragioneria nella compilazione del mod. R.161, da trasmettersi all'Ufficio 11° (Contabilità prodotti in Firenze) del Servizio Commerciale, tiene conto degli aumenti apportati dalle Casse agli importi dell'elenco mod. R-160, per effetto delle eccedenze riscontrate.

Allorchè dovesse verificarsi il caso della mancata inclusione in un sacchetto versamento delle distinte mod. R-97, la Cassa chiede alla stazione versante la comunicazione telegrafica degli estremi del prospetto superiore delle distinte stesse ed accertatane la esatta corrispondenza coll'ammontare del numerario ricevuto, procede alle relative inscrizioni nell'elenco R-160, in attesa della distinta, che dovrà esserle trasmessa d'urgenza, in originale o per duplicato. In caso di ritardo l'intiero importo verrà conteggiato completamente come prodotti del traffico, salvo le rettificazioni susseguenti, in sede di Ragioneria.

La Cassa nella compilazione dell'elenco R-160 dovrà contraddistinguere i versamenti come segue: colla lettera O, se ordinari; S, se straordinari (1); R, se ritardati; M, mancanti e N, negativi.

(1) Veggasi variante all'articolo 11 delle Norme contabili del Capo Stazione.

I documenti respinti dalla Cassa con rilievi dovranno essere contrassegnati con un timbro ad umido recante la leggenda, ben visibile: Respinto dalla Cassa il......... col Rilievo N.........

Art. 62.

Comunicazioni all'ufficio contabilità dei prodotti in Firenze.

Oltre ai riassunti R-160, la Cassa compila un altro elenco mod. R-163 per le somme versatele direttamente da terzi, suddividendole pure nelle due categorie « Prodotti del traffico » ed « Introiti estranei al traffico », quando ne sia il caso.

Di norma i versamenti delle agenzie per la vendita dei biglietti, anche se effettuati agli sportelli della Cassa, vengono aggiunti ai normali elenchi R-160.

Per le somme dovute da Amministrazioni pubbliche e da ditte per trasporti eseguiti in conto corrente, senza pagamento delle relative tasse, le stazioni interessate comprendono fra le carte contabili, nelle distinte di versamento mod. R-97, i riepiloghi quindicinali o mensili dei trasporti, mod. R-190, previamente accettati dalle parti.

La Cassa presasi carico dell'importo di tali riepiloghi, li conserva come titoli di credito del corso di pagamento, fino al giorno in cui i debitori effettuano il versamento della somma dovuta; dopo di che li rimette alla Ragioneria, indicandovi gli interessi liquidati, di cui pure si prende debito comprendendoli nell'elenco modello R-163 per la successiva regolarizzazione da parte della Ragioneria a credito del conto « Interessi a debito di ditte, imprese, agenzie, ecc. ».

La Cassa allega ai rapporti giornalieri mod. R-137 gli elenchi mod. R-163 corredati delle distinte di versamento e degli eventuali documenti, prendendosene carico nel registro di cassa dello stesso giorno.

La Ragioneria assicuratasi della corrispondenza tra le cifre esposte negli elenchi mod. R-160, e nelle distinte R-97, nonchè nei prospetti R-163 per i versamenti fatti direttamente alla Cassa e nei relativi documenti (che trattiene in atti) ed accertatasi infine che il tutto sia conforme al carico inscritto nel registro R-171, compila l'elenco giornaliero dei versamenti delle stazioni mod. R-161,

in base ai dati del R-160, e di quelli fatti direttamente alle Casse, valendosi dello stesso mod. R-163 e li trasmette all'Ufficio di Contabilità prodotti in Firenze.

I versamenti relativi agli incassi effettuati dalle stazioni negli ultimi giorni del mese, ma pervenuti alla Cassa nei primi del mese successivo, sono dalla Ragioneria tenuti distinti e compresi in appositi R-161.

Art. 63.

Contabilità dei prodotti del traffico.

La Ragioneria regola con mandato a credito del conto « Versamenti alle Casse » e a debito del conto « Cassa » tutte le somme che si riferiscono ai versamenti fatti nel mese dalle stazioni e dai terzi, attinenti ai prodotti del traffico. Per i versamenti relativi agli introiti effettuati dalle stazioni negli ultimi giorni del mese ma pervenuti alle Casse nei primi del mese successivo, comunicati all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti con modello R-161 suppletorio, la Ragioneria emette un apposito mandato a debito ed a credito dei conti suddetti registrandolo per l'esigenza del conto « Cassa » nel mese in cui i versamenti sono pervenuti alla Cassa.

Sugli elenchi R-161 che si trasmettono al detto Ufficio di Contabiltà sono da indicarsi gli estremi dei mandati emessi a credito del conto « Versamenti alle Casse ». Per i soli elenchi suppletori del mese di Giugno le Ragionerie devono addebitare in contabilità di Giugno gli importi dei relativi versamenti al conto fuori bilancio « Servizio Ragioneria » accreditandoli al conto « Versamenti alle Casse » e pareggiare immediatamente nella contabilità del mese di Luglio il conto « Servizio Ragioneria » addebitando il conto « Cassa ».

Art. 64.

Prodotti approssimativi del traffico da pubblicarsi ogni decade.

Le pubblicazioni decadali dei prodotti approssimativi del traffico sono fatte dal Servizio Centrale di Ragioneria in base ai rapporti mod. R-139 *bis.* ricevuti dalle Casse.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 170-1913.*

MODIFICAZIONI

ALLE

NORME PER IL SERVIZIO CONTABILE DEL CAPO STAZIONE

(Pubblicate con l'Ordine di Servizio N 160-1909)

Articolo 7; il comma *e*) va sostituito col seguente:

« l'ammontare delle valute e delle carte contabili, di qualunque specie, respinte dalle Casse, fino all'atto in cui vengono pareggiati i corrispondenti rilievi a debito, col ritorno alle Casse medesime del denaro equivalente o delle carte contabili regolarizzate ».

Articolo 11; alla fine del terzo capoverso va aggiunto:

« .....quale versamento straordinario, dandone avviso con lettera speciale, da includersi nel primo gruppo normale successivo allo straordinario ».

ed il sesto ed il settimo capoverso vanno sostituiti coi seguenti:

« Per le differenze rilevate dalle Casse nei versamenti per somme in meno comprese nel numerario, in confronto alle cifre esposte nelle distinte R-97, per biglietti e valute in genere riconosciute false, fuori corso o calanti, per irregolarità nei documenti versati come denaro, i rilievi corrispondenti alle differenze riscontrate vengono emessi dalle Casse medesime, che li comunicano direttamente alle stazioni interessate, cogli appositi moduli R-162 (rilievi a debito).

Tali rilievi a debito, alla cui registrazione e contabilizzazione l'Ufficio XI del Servizio Commerciale rimane estraneo, non dovranno mai essere fatti figurare sul registro mod. C-I-505, nè por-

tati sul conto corrente riassuntivo mod. C-I-505 e C-I-502 e le stazioni cui spetta avranno obbligo di provvedere alla relativa sistemazione unicamente a mezzo delle distinte R-97, attenendosi alle nuove modalità previste dal'art. 61 dell'Istruzione N. 2-1906 (1) (Servizio Ragioneria) ».

Per le eventuali differenze in più, per valute e documenti risultati eccedenti in confronto alle cifre esposte nelle varie finche della distinta R-97 o per qualsiasi altro errore materiale o di conteggio, che torni in favore delle stazioni versanti, queste ultime ne avranno avviso dalla Cassa a mezzo di una notificazione di credito R-162 *A*.

Dell'ammontare di tali differenze le stazioni restano autorizzate a rettificare le scritture del mod. C-I-501 e del conto corrente riassuntivo mod. C-I-502, in corrispondenza di uguale aumento inscritto dalle Casse sugli elenchi mod. R-160 e dalle Ragionerie sui mod. R-161 ».

Articolo 21; fra il penultimo ed ultimo capoverso includere il seguente:

« Pei rilievi di Cassa ritenuti erronei le stazioni interessate possono farne la contestazione direttamente alle Casse emittenti ».

---

(1) Vedi nuovo testo nell'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 168. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.

Col giorno 30 giugno 1913 verrà aperta al pubblico servizio la linea Borgo-S. Lorenzo-Pontassieve e sarà esercitata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a sensi della legge 12 luglio 1908 N. 444.

1° *Descrizione della linea.* — La nuova linea, a semplice binario, si dirama dalla linea Firenze-Faenza al Km. 34 + 832,63, ossia a m. 216,40 dall'asse del F. V. della stazione di Borgo San Lorenzo, lato Faenza, e s'innesta alla linea Roma-Firenze in corrispondenza a Km. 294 + 157,00, ossia a m. 322,35 dall'asse del F. V. di Pontassieve, lato Roma, misurando fra gli assi dei F. V. delle due stazioni estreme m. 32 + 729,07, parte in rettilinei e parte in curve di raggio vario col minimo di m. 300 e con la pendenza massima del 10 per mille. Lo zero della chilometrazione della nuova linea è all'asse del F. V. di Borgo S. Lorenzo.

Lungo la linea esistono varie opere d'arte in muratura e metalliche; da notarsi fra le prime: il viadotto le « Cale » a 7 luci di m. 15 e 4 di m. 8, quello « Paoli » a 5 luci di m. 8, quello sul torrente Elsa ad una luce di m. 15, 3 di m. 10 e 5 di m. 8; fra le seconde: tre ponti in ferro di m. 45, due di m . 35, uno a 2 luci di m. 35 ciascuna, uno a 3 luci di m. 12, uno a 3 luci di m. 10 ed uno ad 1 luce di m. 12. Vi esistono inoltre 5 gallerie, la più lunga delle quali misura m. 223,60 ed in complesso m. 783,22, undici case cantoniere doppie e sedici semplici, 66 passaggi a livello tutti muniti di controrotaie e di opportuna chiusura.

La nuova linea comprende in servizio del pubblico le stazioni di Vicchio, Dicomano, Contea e Rufina.

2° *Descrizione delle stazioni e servizi a cui sono abilitate.*

Borgo S. Lorenzo, stazione di origine della nuova linea, comune alla linea Firenze-Faenza, con fabbricato viaggiatori a destra rispetto alla nuova linea suddetta. È protetta verso Pontassieve da un segnale a disco di 2ª categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed a m. 1091 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

Vicchio, stazione con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 7 + 039,96, a sinistra;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 6 + 775 e Km. 7 + 275 della lunghezza utile di m. 420;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte da 30 tonnellate a rotaia continua e sagoma limite;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 508 quello verso Borgo S. Lorenzo e di m. 1500 quello verso Pontassieve;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5043 con la chiamata VII.

Dicomano, stazione con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 14 + 593,52, a sinistra;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometo 14 + 321,37 e Km. 14 + 821,37 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 420;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte a rotaia continua da 30 tonnellate e sagoma limite;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 675 quello verso Borgo S. Lorenzo e di m. 500 quello verso Pontassieve;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5043 con la chiamata DO.

Contea, stazione con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 18 + 038,86, a destra;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometro 17 + 921,23 e Km. 18 + 141,40 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 140;

— binario merci;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 630 quello verso Borgo S. Lorenzo e di m. 670 quello verso Pontassieve;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5043 con la chiamata CT.

Rufina, stazione con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 25 + 179,43, a sinistra;

— binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometri 24 + 929,43 e Km. 25 + 432,03 e della lunghezza utile di m. 420;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, bilancia a ponte da 30 tonnellate a rotaia continua e sagoma limite;

— segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 746 quello verso Borgo S. Lorenzo e di m. 522 quello verso Pontassieve;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 5043 con la chiamata RU..

Pontassieve, stazione terminale della nuova linea, comune alla linea Roma-Firenze, con fabbricato viaggiatori al Km. 32 + 729,07 ed a destra della nuova linea suddetta.

È protetta verso Borgo S. Lorenzo da un segnale a disco di 2ª categoria, situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 870 dal corrispondente deviatoio estremo.

Le stazioni di Vicchio, Dicomano e Rufina sono ammesse a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, valori, merci, veicoli e bestiame; la stazione di Contea è ammessa ai tra-

sporti di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni spedizione, e merci a piccola velocità accelerata, escluso il bestiame.

3° *Giurisdizione*. — La nuova linea viene compresa nel Compartimento di Firenze ed è aggregata:

— per il Servizio Movimento, al 1° Riparto di Movimento della Divisione di Firenze ed al Circolo Ripartizione di Firenze;

— per il Servizio Lavori, al Riparto di Pontassieve della Sezione Lavori di Firenze dipendente dalla Divisione Lavori di Firenze;

— per il Servizio Trazione, al 1° Riparto di Trazione della Divisione di Firenze;

— per il Servizio Veicoli, al Riparto di Firenze;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Firenze.

La nuova linea dovrà essere compresa nella zona d'azione delle squadre di disinfezione di Firenze (allegato *D* alle « Norme d'applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli ecc. »).

Le forniture di magazzino verranno fatte come segue:

le somministrazioni di materiali e materie in genere e quelle del vestiario per il personale saranno fatte dal Magazzino Approvvigionamenti di Firenze, quelle di stampati e di cancelleria dal Magazzino Stampati di Bologna.

4° *Treni*. — Il servizio della linea sarà fatto con tre coppie giornaliere di treni viaggiatori.

5° *Tariffa viaggiatori*. — Nei riguardi della tassazione dei trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono applicabili sulla detta linea tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o della tariffa differenziale *A*, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) », nonchè del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) », sia per i giornalisti e le loro famiglie, come sono pure

applicabili le norme e disposizioni vigenti per i viaggi degli agenti di P. S. e postali. Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve va considerata linea di 3ª categoria, col cumulo del percorso.

I biglietti di abbonamento per l'*intera rete* saranno valevoli per viaggiare anche sulla detta linea senza aumento di prezzo.

Per quanto riguarda invece i biglietti di abbonamento speciali. alle serie IV bis, VI, VII, VII bis, VIII. XVI ed H, dovrà essere aggiunta la nuova linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve col conseguente aumento di prezzo conforme risulta dall'unito prospetto « allegato *E* ».

In attesa che l'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze provveda alla ristampa e sostituzione dei biglietti di abbonamento speciali di cui trattasi, l'aggiunta della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve dovrà essere praticata a mano nell'elenco delle linee componenti l'itinerario e se ne dovrà parimenti correggere a mano il prezzo in base a quello risultante dall'anzidetto prospetto « allegato *E* ».

Per evitare ogni possibilità di omissione di tale aggiunta in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti.

Pei biglietti di abbonamento speciali delle serie suindicate emessi con decorrenza di validità anteriore al 30 giugno corrente anno e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve verso pagamento della differenza risultante tra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato pel biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato, per la medesima serie, validità e classe nello stesso prospetto « allegato *E* ».

In questo caso l'aggiunta della nuova percorrenza deve farsi con la emissione di apposito biglietto di congiunzione da richiedersi da parte dell'abbonato con la consueta domanda mod. Cl-218, sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso dell'abbonato.

L'aggiunta è ammessa anche quando a tale biglietto di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile italiani viene istituita la nuova tratta N. 276-bis Borgo S. Lorenzo-Pontassieve e quella N. 276 Firenze-Arezzo viene soppessa e sostituita dalle tratte 276 Firenze-Pontassieve e 276 ter Pontassieve-Arezzo.

I prezzi delle nuove tratte sono i seguenti:

		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Tratta 276 Firenze-Pontassieve. . . .	L.	2.30	1.65	1.10
» 276 *bis* Pontassieve-Borgo S. Lorenzo	»	3.40	2.40	1.55
» 276 *ter* Pontassieve-Arezzo . . .	»	7.30	5.10	3.35

6° *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per la linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

7° *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri valgono, per la linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali (edizione gennaio 1909) » ed al « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) », restando inteso che il percorso della detta linea deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

La tassazione dei trasporti avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve. In conseguenza, nel computo delle distanze, si dovrà tener conto della percorrenza della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve ogni qualvolta questa determini la via più breve

8° *Distanze chilometriche, prontuarî manoscritti per la tassazione dei trasporti, pubblicazioni, stampati e biglietti.* — Le distanze chilometriche riguardanti la nuova linea risultano dalla tabella N. 72 bis compresa nell'allegato *B* al presente ordine generale.

Per le aggiunte e modificazioni da praticarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », vedasi l'allegato *A* al presente Ordine generale.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche, da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, ed all' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo », vedasi l'allegato *C* al presente Ordine generale.

Per le aggiunte dei nomi delle nuove stazioni, delle relative distanze ed instradamenti da apportarsi nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni, nonchè per le modificazioni alle attuali distanze tassabili, per effetto del computo delle distanze stesse in transito della nuova linea, quando questa determini la via più breve, vedasi l'allegato *D* al presente Ordine generale.

Le nuove stazioni saranno fornite dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze dei prontuari manoscritti delle distanze, da servire per la tassazione dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc. occorrenti.

9° *Instradamenti dei trasporti.* — Tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. Ord. devono essere instradati sulla nuova linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve tutte le volte che questa determina la via più breve da partenza a destinazione dei trasporti stessi.

10° *Scritture e versamenti.* — Per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni del Capo stazione, nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli ecc. ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli e bestiame, sono da osservarsi le rispettive norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, modificate con la prima appendice allegata all'Ordine di Servizio N. 388-1912.

Le stazioni effettueranno i propri versamenti alla Cassa Compartimentale di Firenze ogni due giorni con la periodicità di cui alla lettera *C* dell'Ordine di Servizio N. 275-1908.

Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa Compartimentale di Firenze.

11° *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente le carte di libera circolazione serie *A e At*) comprendenti il percorso Borgo S. Lorenzo-Firenze-Pontassieve sono tenute valide anche per la nuova linea Borgo S. Lorenzo Pontassieve.

Ordine di Servizio N. 169. (C.).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 156-1913).

Col 16 giugno 1913, nella Parte I B della tariffa italo-svizzera ristampatasi il 1° maggio 1913, sono da introdursi le seguenti modificazioni:

a pag. 46 e 91. — Le voci N. 443/1416 *Carbonato* di magnesia greggio e N. 1434/ - *Magnesia* bianca ecc., vengono annullate e sostituite con quelle qui sotto rispettivamente indicate:

443	1416	**Carbonato** di magnesia bianco	7	5	11	—	—	2	III	—
1434	—	**Magnesia** bianca-vedi Carbonato di magnesia . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 176. — Nomenclatura tedesca - Modificare come appresso la voce N. 1416/443:

1416/443 *Magnesia* Kohlensaure (weisse).

a pag. 89. — Nella voce « 1403/1833 LOLLA o pula di riso, macinata » nell'ultima colonna della classificazione svizzera, modificare l'indicazione della tariffa eccezionale « 12 » in « 26», di conformità alle disposizioni date a suo tempo con l'Ordine di Servizio N. 64-1913.

Errata corrige. — In testa al frontispizio del 26° supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere (pubblicatosi coll'Ordine di Servizio N. 156-1913) venne per errore stampato « Servizio cumulativo italo-germanico » in luogo di « Servizio cumulativo italo-svizzero ». — Si interessano le stazioni e gli Uffici a voler apportare a mano sulle relative copie, ad esse fornite per la vendita al pubblico, la necessaria correzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 170. (R. C.).

Verifica dei versamenti delle stazioni.

In sostituzione del capitolo XIV della Istruzione N. 2-1906 (Servizio Ragioneria), vengono emanate le disposizioni riportate nell'allegato A al presente Ordine di Servizio che dovranno aver vigore dal 1° luglio 1913.

In seguito a queste modificazioni, saranno da introdurre pure alcune varianti alle « Norme pel servizio contabile del Capo stazione (pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909) », varianti che vengono indicate nell'allegato B al presente Ordine di Servizio e che avranno pure vigore dal 1° luglio 1913.

In conseguenza delle nuove disposizioni sovraccennate, la emissione, la registrazione e la contabilizzazione dei rilievi, in dipendenza di differenze riscontrate dalle Casse nella verificazione dei versamenti delle stazioni, vengono completamente riservate

alle Casse stese, restandone esonerato l'Ufficio 11° del Servizio Commerciale (Contabilità dei prodotti).

Le Divisioni di Movimento, però, in quanto loro compete, dovranno prestarsi, su conformi comunicazioni degli Uffici di Ragioneria, a vigilare sul sollecito pareggio dei rilievi a debito delle stazioni.

Ordine di Servizio N. 171. (C.).

Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

A partire dal 1° luglio 1913 devono avere applicazione le disposizioni degli art. 14 e 15 della legge 14 luglio 1912 N. 835 (modificata da quella 20 dicembre 1912 N. 1365) concernente la nuova tassa di bollo proporzionale da applicarsi sul prezzo dei trasporti viaggiatori e bagagli, nonchè quelle dell'articolo 5 della legge relativa all'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.

Le modificazioni da apportarsi alle tariffe ed ai prezzi di trasporto, per quanto concerne i trasporti di viaggiatori bagagli e cani, ed i provvedimenti da adottarsi pei trasporti di merci in dipendenza dell'attuazione delle suaccennate disposizioni sono raccolte ed indicate in apposite « Appendici »: alle *Tariffe e Condizioni pei trasporti* ed alle *Concessioni speciali*, Appendici che saranno distribuite, nei modi d'uso, a cura dell'Ufficio 11° - Contabilità dei Prodotti - di Firenze.

L'Ufficio stesso provvederà pure alla distribuzione della 2ª Appendice alla « *Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni* » nella quale sono comprese le modificazioni da apportarsi all'Istruzione in dipendenza delle leggi suddette e di altre disposizioni emanate dopo la sua pubblicazione.

Per disciplinare, in ogni altro particolare di servizio, le innovazioni derivanti dal provvedimento, si dispone quanto appresso.

CAPO I.

TRASPORTI VIAGGIATORI IN SERVIZIO INTERNO E CUMULATIVO ITALIANO.

1. *Sostituzione delle scorte dei biglietti e loro prezzi.* — L'ufficio 2° (Affari diversi viaggiatori) di Firenze, provvederà a fornire a tutte le stazioni, fermate, case cantoniere ed agenzie, nuove scorte di biglietti a destinazione fissa di corsa semplice, di andata e ritorno, a serie e circolari, nel cui prezzo trovasi compresa la nuova tassa e sopratassa di bollo nonchè l'aumento del 6 per mille.

Verranno parimenti fornite nuove scorte di biglietti a tariffa economica e vicinale comprendenti nel prezzo oltre alla tassa di bollo dell'1,50 %, anche la sopratassa nella misura stabilita dalla legge sui « Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata ».

Le nuove scorte di biglietti (previe le verifiche stabilite dall'art. 5 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani, e telegrafi) dovranno essere messe in vendita col primo treno del 1° luglio 1913, in sostituzione delle scorte attuali, che dovranno essere tutte ritirate dai casellari e spedite al suddetto Ufficio 2° nel modo stabilito dal predetto art. 5 delle Norme contabili, cioè accompagnati da distinte mod. C-I-206.

Nel prezzo dei nuovi biglietti essendo comprese, come sopra si è detto, la tassa e la sovratassa di bollo, si avverte che *dal 1° luglio 1913 nessun importo dovrà essere più riscosso, in aumento ai prezzi indicati sui biglietti*, eccezione fatta per il diritto fisso delle esazioni suppletive (Art. 29 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti) e pei compensi che le agenzie sono autorizzate a riscuotere in aumento al prezzo dei biglietti nella misura risultante dalla tabella che devono tenere costantemente esposta al pubblico.

2. *Nuovo prontuario dei prezzi fatti pei trasporti viaggiatori* (1). — Per la tassazione dei biglietti a percorso facoltativo, a tariffa generale, differenziale *A*, *B* e *C* e ridotta 50-75 % ed a tariffa militare, verrà fornito un nuovo prontuario dei prezzi fatti, « edizione luglio 1913 », da usarsi in sostituzione di quello attuale, che dovrà essere versato nei modi d'uso.

Giusta le « Avvertenze » premesse al detto nuovo prontuario i relativi prezzi comprendono, oltre a tutte le tasse ed a tutti gli aumenti stabiliti delle vigenti leggi, anche la tassa e la sovratassa di bollo, salvo determinate eccezioni ivi indicate per biglietti esenti dal bollo oppure soggetti al bollo, ma non alla sopratassa di bollo.

In conseguenza, anche pei biglietti a percorso facoltativo, tassati coi prezzi del nuovo prontuario, vale quanto è detto sopra al punto **1** circa l'obbligo di non riscuotere più alcuna somma in aumento al prezzo dei biglietti.

Tenuto conto delle disposizioni del nuovo paragrafo 14 del Regolamento sui trasporti militari, pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 67-1913, nel suddetto nuovo prontuario vennero inserite, per la tariffa militare, due serie di prezzi, una comprendente la tassa e la sovratassa di bollo e l'altra *senza bollo*, da valere, quest'ultima, per la tassazione dei trasporti viaggiatori eseguiti per conto ed a spese dell'Amministrazioni militari e di quelli effettuati in base alla Concessione speciale *B*, entrambi esenti da bollo.

3. *Concessioni speciali.* — Le stazioni indicate nel penultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 383-1908 che hanno in fornitura, per la vendita al pubblico, i fascicoli estratti delle singole Concessioni speciali, dovranno immediatamente chiedere all'Ufficio 11° (Contabilità Prodotti) di Firenze la fornitura di tanti esem-

---

(1) Nel prontuario suddetto devono essere praticate le seguenti correzioni:

pag. 14, Km. 247, Tariffa differenziale *A*, 2ª classe, completare il prezzo in L. 21.89.

pag. 20, Km. 353, Tariffa generale treni omnibus, 2ª classe, correggere il prezzo in L. 29.65.

pag. 39, Km. 831-840, Tariffa differenziale *C*, 1ª classe, completare il prezzo in L. 41.00.

plari della 2ª Appendice alle Concessioni speciali, quanti sono, complessivamente, gli estratti di tutte le Concessioni che hanno in ficio 11° (Contabilità Prodotti) di Firenze la fornitura di tanti esemplare dell'Appendice, onde evitare la ulteriore vendita degli estratti contenenti condizioni e prezzi di trasporto che non sono più in armonia con le vigenti disposizioni.

Col prezzo di ciascun fascicolo dovranno riscuotere, beninteso, anche quello dell'annessavi Appendice 2ª.

Si rammenta che le stazioni non fornite di tali fascicoli ricevendone domanda dovranno farseli spedire dalla più prossima stazione fornita.

4. *Regolamento pei trasporti militari.* — Nell'Allegato N. 1 al presente Ordine di servizio sono indicate le modificazioni da introdursi nel Regolamento pei trasporti militari in conseguenza delle nuove disposizioni, in attesa che sia provveduto alla pubblicazione della 1ª Appendice al Regolamento stesso.

Nel nuovo prospetto dei prezzi, da sostituire a quello dell'Allegato N. 2 al Regolamento suddetto, sono indicate separatamente le basi chilometriche da applicarsi pei trasporti soggetti alla tassa di bollo e per quelli che ne sono esenti. Alle dette basi si dovrà ricorrere quando trattasi di trasporti (compartimenti, carrozze e carri per feriti, ecc) pei quali non esistono prezzi fatti nel prontuario di cui al punto 2.

Pei « treni appositi » di cui a pag. 109 del Regolamento suddetto e per le « Corse speciali attraverso lo stretto di Messina » di cui al paragrafo 138 ed alla stessa pag. 109 del Regolamento non vengono indicate tasse particolari pel servizio viaggiatori e bagagli in considerazione che trattasi di trasporti eseguiti sempre per conto ed a spese delle Amministrazioni militari e quindi esenti sempre da bollo. È inteso però che i prezzi dei traspotri medesimi riferentesi al percorso delle Ferrovie dello Stato dovranno essere aumentati del 6 per mille, anche quando si riferiscano a soli trasporti viaggiatori e bagagli, valendosi della tabella annessa al detto Allegato N. 1.

5. « *Nuovo prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari* » e-

dizione 1° luglio 1913. — Per l'istradamento e la tassazione dei trasporti a tariffa ridotta in servizio cumulativo con le ferrovie secondarie corrispondenti è stato compilato e pubblicato il nuovo apposito prontuario sopracitato che verrà distribuito dall'Ufficio 11° di Firenze con tutte le altre pubblicazioni già enunciate.

Nel prontuario medesimo sono indicate le Amministrazioni e le stazioni ammesse al servizio cumulativo, nonchè le quote da riscuotersi per le rispettive loro percorrenze.

Il detto prontuario sostituisce quello « Norme per il servizio cumulativo con le ferrovie secondarie » pubblicato il 1° luglio 1902 dalle cessate Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula rispettivamente coll'Ordine di Servizio N. 70-1902, Istruzione N. 43-1902 ed Ordine Generale di Servizio N. 20-1902. Quest'ultimo prontuario (luglio 1902), si intende pertanto abrogato con tutte le modificazioni successivamente introdottevi.

6. *Nuovo elenco delle tratte per biglietti combinabili italiani.* — A tutte le stazioni sarà fornito un nuovo Elenco delle tratte dei combinabili italiani coi relativi prezzi da adottarsi dal 1° luglio 1913 e le stazioni incaricate della distribuzione dei biglietti medesimi riceveranno una nuova scorta di scontrini da porsi in vendita, dalla data anzidetta, in sostituzione di quelli attuali che dovranno essere restituiti all'Ufficio 2° di Firenze nel modo indicato al punto **1** per tutti gli altri biglietti.

Siccome i nuovi prezzi delle tratte di cui nel detto Elenco già comprendono la tassa e la sovratassa di bollo, non si dovrà tenere più nessun conto della indicazione « Tasse di bollo » esistente sulle copertine dei combinabili, non solo, ma la medesima dovrà essere cancellata con un tratto di penna, fino a sostituzione delle scorte.

7. *Biglietti circolari, combinati.* — Dal 1° luglio 1913 è soppresso il tipo dei biglietti circolari combinati *plurimi*.

Gli itinerari già esistenti sono stati in parte soppressi (pei viaggi di nessuna o di scarsa richiesta) e riordinati dando loro una nuova numerazione in conformità a quanto risulta dall'unito Allegato N. 2 nel quale sono indicati, i nuovi numeri progressivi dei singoli viaggi, l'itinerario ed il prezzo complessivo, distinto per classe, di ciascuno di essi.

I nuovi biglietti circolari combinati, sono tutti del modello *a foglietto sciolto.*

8. *Biglietti di abbonamento speciali, ordinari e per l'intera Rete.* — Le scorte dei biglietti di abbonamento speciali e di quelli ordinari per l'intera Rete non verranno sostituite.

Gli uffici e le stazioni che ne sono forniti riceveranno invece una fornitura di listini gommati indicanti i nuovi prezzi, da sovrapporsi a quelli attualmente indicati sui biglietti.

Saranno sostituiti soltanto i biglietti della Sèrie XIV per comprendere nel grafico delle sue linee anche la Belluno-Perarolo e la Busca-Dronero per le quali esso è reso valevole, mentre si conferma che per le altre serie le dette due linee saranno da considerarsi percorsi di congiunzione.

I nuovi prezzi per gli abbonamenti ordinari ed intera rete, per quelli speciali delle serie vecchie (I a XX) e nuove (A ad R) e dei biglietti di congiunzione, risultano tutti dalle nuove tabelle annesse alle Appendici alle Tariffe indicate nella premessa al presente Ordine di Servizio.

I detti nuovi prezzi devono essere applicati a tutti i biglietti di abbonamento da emettersi con *decorrenza della validità dal* 1° *luglio* 1913.

Per i biglietti di abbonamento a pagamento rateale in corso di utilizzazione le stazioni continueranno a riscuotere anche dopo il 1° luglio 1913 le tasse indicate sugli scontrini dei singoli periodi rateali senza alcuna aggiunta.

9. *Biglietti di congiunzione agli abbonamenti speciali.* — Perchè sia osservata in ogni caso la regola di cui all'ultimo capoverso del punto 1 del presente Ordine di Servizio si avverte che la sovratassa di bollo del terremoto (cent. 5) dei biglietti di congiunzione dovrà essere conglobata col prezzo dei biglietti medesimi.

10. *Biglietti d'abbonamento in servizio locale sulle linee Varesine.* — I nuovi prezzi per biglietti di abbonamento in servizio locale sulle linee varesine compresi nell'Appendice (13ª e 3ª) alle Tariffe devono essere applicati (per gli abbonamenti con decorrenza dal 1° luglio 1913, come è detto al punto 8) anche nel caso di biglietti interessanti il servizio cumulativo colla linea Varese-Porto Ceresio, col computo dei prezzi in base alla distanza complessiva comprendente in tal caso anche il percorso di detta linea.

11. *Biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie.* — Nell'Allegato N. 3 al presente Ordine di Servizio sono indicati i nuovi prezzi da applicarsi pei biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari con decorrenza di validità dal 1° luglio 1913.

La tabella dei detti nuovi prezzi deve essere sostituita a quella annessa all'Ordine di Servizio N. 182-1911.

12. — *Biglietti a serie.* — Col 1° luglio 1913 vengono soppressi i biglietti a serie per le corrispondenze la cui vendita è risultata nulla o quasi.

Le relazioni mantenute sono quelle indicate, coi relativi prezzi, nell'Allegato N. 4 al presente Ordine di Servizio.

13. *Biglietti per linee dello Stato esercitate dall'industria privata.* — Pei biglietti da emettersi in servizio diretto per le stazioni delle linee: Brescia-Iseo e Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Naidò (esercitate rispettivamente dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie sedente in Roma e dalla Società Anonima delle Ferrovie Salentine sedente in Genova) si dovranno applicare i prezzi del prontuario di cui al punto 2 del presente Ordine di Servizio computati sulla distanza complessiva cumulata, comprendente cioè anche la percorrenza della ferrovia in esercizio privato. Pure per la distanza complessiva, cumulata, si dovranno computare i prezzi dei biglietti da emettersi in servizio diretto per le stazioni della linea Lucca-Bagni di Lucca (esercitata dalla Società anonima « Unione industriale » con sede in Roma) limitatamente per i viaggi in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

14. *Servizio cumulativo italiano.* — I biglietti di corsa semplice a destinazione fissa, di andata e ritorno, a serie e circolari, riguardanti il servizio cumulativo italiano, in fornitura alle stazioni interessate, saranno sostituiti, come è detto al punto 1, con altri portanti i nuovi prezzi da riscuotersi dal 1° luglio 1913.

Per quanto riguarda i viaggi in servizio cumulativo pei quali oltre ai biglietti a destinazione fissa si rilasciano anche biglietti a percorso facoltativo (servizi cumulativi: con l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda, con la Ferrovia Santhià-Biella, con la

Ferrovia Sondrio-Tirano, con la Ferrovia Roma-Albano L.-Nettuno e con la Ferrovia Circumetnea) si dispone quanto appresso:

a) se trattasi di viaggi a tariffa ordinaria si applicheranno sul percorso delle ferrovie dello Stato i nuovi prezzi del prontuario di cui al punto 2 (tariffa generale o differenziale *A* a seconda della distanza) e sul percorso delle Amministrazioni corrispondenti i prezzi indicati, per ciascuna Amministrazione, nei prospetti formanti l'Allegato N. 5 al presente Ordine di Servizio, avvertendo che nei prospetti medesimi sono indicati anche, per ogni Amministrazione, i limiti di estensione del servizio cumulativo.

b) se trattasi di viaggi a tariffa ridotta si applicheranno, sul percorso delle ferrovie dello Stato, i prezzi della tariffa competente a ciascun trasporto (tariffa differenziale *B*, *C*, ridotta 50-75 % e militare) desumendoli dal prontuario suddetto e per il percorso delle Amministrazioni secondarie si applicheranno i prezzi del nuovo Prontuario di cui al punto 5, avvertendo che i prezzi della tariffa differenziale *B* ivi indicati (colonne 5, 6 e 7) valgono anche pei trasporti fruenti sulla Rete dello Stato della tariffa differenziale *C*.

15. *Prontuario dei prezzi fatti per uso del personale di controlleria.* — Al personale dei treni incaricato delle esazioni suppletorie sarà distribuito per l'applicazione dal 1° luglio 1913 un nuovo *Prontuario dei prezzi fatti*, di formato tascabile, il quale sostituirà le parti I, I-bis, II, III, III-bis e III-ter, del prontuario attuale edizione agosto 1906.

Le parti sostituite dovranno quindi essere staccate dall'attuale Prontuario e versate per l'invio al macero, mentre saranno da conservarsi per ora le tabelle polimetriche costituenti la Parte IV del Prontuario medesimo, le quali però verranno anch'esse prossimamente sostituite.

16. *Trasporti in servizio.* — Il prezzo da applicarsi pei viaggi di operai in base alle richieste mod. I-111 emesse dai Servizi (Art. 9 delle Norme annesse all'Ordine di Servizio N. 258-1912) dal 1° luglio 1913 anzichè di centesimi 2 per persona-chilometro sarà di L. 0,0206, e non si dovrà più riscuotere separatamente alcuna tassa di bollo.

CAPO II.

Trasporti bagagli, cani, velocipedi, ecc., in servizio interno e cumulativo italiano.

17. *Nuovo prontuario dei prezzi fatti pel trasporto dei bagagli a tariffa generale e differenziale.* — Per la tassazione delle spedizioni di bagagli, cani, velocipedi, ecc., in servizio interno della Rete è stato compilato un nuovo Prontuario dei prezzi fatti che verrà distribuito alle stazioni per l'applicazione dal 1° luglio 1913.

Come risulta dalle « Avvertenze » premesse al detto prontuario i prezzi relativi già comprendono la tassa e sovratassa di bollo e perciò nè l'una, nè l'altra non dovranno più essere riscosse in aumento al prezzo del trasporto.

Le stazioni dovranno quindi, fino a sostituzione degli attuali modelli, cancellare con un tratto di penna, dalle bollette sulle quali figurasse stampata, l'indicazione « Bollo », o « Bollo - 05 ».

La tassa minima di ogni spedizione è di L. 0,75 bollo compreso.

18. *Trasporti a tariffa ridotta.* — Per le spedizioni di bagagli a tariffa ridotta in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari si dovrà fare distinzione se trattasi di spedizioni soggette o non alla tassa di bollo.

Per le spedizioni soggette alla tassa di bollo (Concessioni speciali A e IX e trasporti militari per conto particolare - § 14 del Regolamento) si applicheranno i prezzi della *tariffa generale* (Parte I del Prontuario di cui al punto precedente) ridotti del 50 %, ed arrotondati ai 5 centesimi superiori;

per le spedizioni esenti da bollo (Concessione speciale *B* e trasporti eseguiti per conto ed a spese delle Amministrazioni militari - § 14 del Regolamento) si applicheranno i prezzi risultanti dallo apposito prontuario « Trasporti militari esenti da bollo » (che verrà fornito alle stazioni dall'Ufficio 11° di Firenze unitamente a quello anzidetto) attenendosi alle istruzioni esposte nelle « Avvertenze » premesse al prontuario medesimo.

Se trattasi di spedizioni di cani o biciclette (Regolamento trasporti militari) sono indicate nell'Allegato N. 1 al presente Ordine di Servizio le rispettive nuove basi chilometriche da applicarsi, col bollo, o senza bollo, a seconda del caso.

19. *Bagagli per linee dello Stato esercitate dalla industria privata.* — Pei bagagli da registrarsi in servizio diretto delle linee, Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò (sulle quali sono valevoli le tariffe delle ferrovie dello Stato) si devono applicare i prezzi del prontuario di cui al punto 17 del presente Ordine di Servizio, computati sulla distanza complessiva cumulata, riscuotendo una sola tassa minima L. 0,75 per spedizione, bollo compreso.

20. *Trasporti in servizio cumulativo italiano.* — Se trattasi di trasporti a tariffa ordinaria si applicheranno:

a) sul percorso delle Ferrovie dello Stato i prezzi del nuovo prontuario di cui al punta 16 (tariffa generale o differenziale, a seconda della distanza);

b) sul percorso delle Amministrazioni secondarie i prezzi indicati, per ciascuna Amministrazione, nei prospetti formanti l'Allegato N. 5 al presente Ordine di Servizio, nei quali sono pure indicati, per ogni Amministrazione, i limiti di estensione del servizio cumulativo.

Se trattasi di trasporti a tariffa ridotta, i prezzi da applicarsi, quando del caso, per le percorrenze delle ferrovie secondarie ammesse al servizio cumulativo, risultano dal nuovo Prontuario dei servizi cumulativi di cui al punto 5 del presente Ordine di Servizio, nel quale prontuario sono pure esposte le tasse minime da riscuotersi e le norme da seguirsi per l'accettazione e tassazione dei trasporti stessi.

CAPO III.

Trasporti di viaggiatori, bagagli e cani in servizio internazionale.

21. I prezzi dei biglietti diretti in servizio internazionale e le tasse per la registrazione diretta dei bagagli vengono modificati in relazione all'aumento delle quote italiane che vi sono computate.

Ciò dà luogo alla diramazione di nuove edizioni delle relative tariffe internazionali oppure di supplementi alle tariffe attuali secondo quanto viene fatto conoscere con apposito Ordine di Servizio.

Anche per i trasporti di cui trattasi, in conformità di quanto si è detto al Capo I, punto 1°, essendo la tassa e sopratassa di bollo compresa nei prezzi dei trasporti stessi, non sarà da riscuotersi alcun importo in aggiunta ai prezzi dei biglietti ed alle tasse dei bagagli risultanti dalle dette nuove tariffe e dai detti supplementi, eccezione fatta per le agenzie, le quali continueranno a riscuotere i diritti di agenzia.

CAPO IV.

Linee in esercizio speciale.

22. *Biglietti e bagagli da e per stazioni di linee in esercizio speciale delle Ferrovie dello Stato.* — Nell'Allegato N. 6 al presente Ordine di Servizio sono indicate le tasse da riscuotersi pei trasporti tanto dei viaggiatori quanto dei bagagli, cani, velocipedi ecc., a seconda del caso, da e per le linee in esercizio speciale: Desenzano-Desenzano Lago, Saline di Volterra-Volterra e Cerignola stazione-Cerignola Città, esercitate dallo Stato, con l'avvertenza che nulla è innovato circa le norme che regolano il rilascio dei biglietti diretti e la registrazione diretta dei bagagli ecc., per le stazioni delle linee medesime e da queste per le stazioni della Rete dello Stato.

CAPO V.

Linea Ofantino-Margherita di Savoia.

23. *Biglietti e bagagli.* — Nello stesso allegato N. 6 al presente Ordine di Servizio sono indicati i nuovi prezzi da riscuotersi per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulla linea Ofantino-Margherita di Savoia, ferme restando le disposizioni di cui l'Ordine Generale N. 4-1908 e l'Ordine di Servizio N. 173-1911.

CAPO VI.

Trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio interno ed in servizio di corrispondenza, esclusi quelli in servizio cumulativo (Italiano ed Internazionale).

24. *Modo di applicazione dell'aumento del 6 per mille.* — Fino a tanto che non sarà provveduto alla revisione delle tariffe di cui all'art. 38 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'aumento del 6 per mille sarà riscosso suppletivamente in base all'apposita tabella allegata all'Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti, accennata in principio del presente Ordine di Servizio.

La tabella comprende l'ammontare dell'aumento già calcolato per gli importi fino a L. 1000,95.

Per ottenere l'aumento corrispondente ad un importo superiore a L. 1000,95, si sommerà l'importo dell'aumento corrispondente ad un migliaio con quello indicato per la frazione eccedente.

Esempi:

1) Somma di	L. 1001.05	
Aumento per	L. 1000.00	L. 6.00
» »	» 1.05	» 0.05
Importo dell'aumento		L. 6.05

2) Somma di	L. 1300	
Aumento per	L. 1000.00	L. 6.00
» »	» 300.00	» 1.80
Importo dell'aumento		L. 7.80

25. *Decorrenza dell'aumento.* — L'aumento del 6 per mille si incomincierà ad applicare ai trasporti pei quali sia stata rilasciata al mittente la ricevuta di spedizione colla data del giorno 1° luglio 1913.

Qualora poi il documento di trasporto fosse stato compilato con la data del 30 giugno 1913 od anteriormente, sul documento stesso sarà da inscriversi, a cura delle stazioni, la data effettiva in cui fu rilasciata la ricevuta di spedizione.

L'aumento è, pure, da computarsi per quei trasporti che, in seguito a modificazione del relativo contratto, fossero rispediti il 1° luglio 1913 od in giorni successivi, avvertendo però che, in tal caso, l'aumento sarà da gravarsi soltanto sugli importi relativi alla rispedizione.

26. *Computo dell'aumento.* — L'aumento del 6 per mille, da riscuotersi per i soli trasporti in servizio interno di tutte le linee esercitate dallo Stato (comprese, quindi, le linee in esercizio speciale Desenzano-Desenzano Lago, Saline di Volterra-Volterra, Cerignola-Cerignola città e Complementari Sicule a scartamento ridotto), si deve computare sull'importo totale delle spedizioni, imposte comprese, rappresentante gli introiti che, per qualsiasi titolo, sono dovuti alle Ferrovie dello Stato, in dipendenza del contratto di trasporto. Sono perciò, da escludersi dall'aumento soltanto gli importi che rapprentano gli assegni, le spese anticipate, la tassa e soprattassa di bollo, l'imposta governativa sull'assicurazione, i diritti dovuti alla dogana per dazi, piombi, bollette, ecc., le tasse di presa e consegna a domicilio e la tassa per la guardia speciale di cui al comma *e*) delle condizioni comuni alle categorie 12, 13 e 14 dell'Allegato N. 9 alle Tariffe.

Resta inteso che l'aumento è da computarsi anche sugli importi per i casi di abusi o false dichiarazioni, giusta gli art. 10 e 105 delle tariffe, e su quelli di esazioni suppletive pei casi di interruzione di linea, cambiamenti di destinazione, ecc.

L'aumento del 6 per mille è da computarsi, inoltre, sui seguenti diritti, che non vengono esposti sui documenti di trasporto:

a) spese di scarico o di accompagnamento al luogo di ricovero del bestiame non ritirato a tempo;

b) deposito di L. 5 per richiesta di vagoni;

c) tassa di L. 1,00 per modificazione al contratto di trasporto;

d) diritti di deposito o di sosta per le merci ed il bestiame;

e) provvigione sugli assegni;

f) tassa per manovre speciali negli scali marittimi;

g) spese della notificazione della sosta di cui al comma *e*) delle condizioni comuni alle categorie 12, 13 e 14 dell'Allegato N. 9 alle tariffe;

h) tasse per le operazioni di dazio consumo di cui l'Allegato N. 11 alle tariffe.

27. *Spedizioni esenti dall'aumento.* — Dall'aumento del 6 per mille rimangono esenti le spedizioni le cui tasse complessive (escluse quelle alle quali l'aumento non è applicabile) diano un ammontare eguale od inferiore a L. 0,95.

Quando, però, per effetto di esazioni suppletive in conseguenza di erronee dichiarazioni o di abusi, d'interruzione di linee, di cambi di destinazione, ecc., l'importo dovuto (compreso quello già applicato o riscosso) superi il minimo di L. 0,95, l'aumento si dovrà allora computare sull'importo complessivo.

28. *Diritto fisso.* — Per ogni operazione di carico o scarico delle merci a P. V. lasciata alle parti, si continuerà a detrarre dal diritto fisso, nei casi contemplati dalle tariffe o da speciali disposizioni, la quota di L. 0,4892.

29. *Trasporti a riduzione.* — L'aumento del 6 per mille è da applicarsi, secondo le norme sopra stabilite, anche per i trasporti effettuati in base alle *Concessioni speciali*, alla *Convenzione con l'Amministrazione dei telegrafi dello Stato*, alla *Convenzione col Ministero delle Finanze per i trasporti dei monopoli del sale e dei tabacchi e per quelli dei bollettari del Lotto* ed al *Regolamento per i trasporti militari*.

Le modificazioni e le aggiunte da farsi in questo ultimo Regolamento per quanto concerne i trasporti di merci, materiali, ecc., sono comprese nell'Allegato N. 1 al presente Ordine di Servizio.

Vanno, inoltre, soggette all'aumento le tasse previste dal Regolamento per i carri privati, di cui l'Ordine di Servizio N. 83-1908.

L'aumento stesso deve essere applicato anche ai prezzi di trasporti concessionali stabiliti con speciali contratti per determinate merci.

Il ripetuto aumento non è, invece, da computarsi per i trasporti effettuati per conto di Imprese su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione (art. 13 delle Norme annesse all'Ordine di Servizio N. 258-1912).

N. B. — Gli "Allegati" verranno pubblicati col prossimo Bollettino.

Circolare N. 38 (M. e C.).

Servízio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno.

Nonostante le disposizioni risultanti dall'Ordine di Servizio N. 394-1911 circa il servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno, esercitata dalla Società per le Ferrovie Nord Milano, giungono con rilevante frequenza al transito di Monza spedizioni dirette a stazioni di detta Ferrovia scortate da un solo documento di trasporto o portanti l'indicazione della stazione destinataria con la formula « Monza per . . . . » come se si trattasse di spedizioni in servizio di corrispondenza.

Ciò, oltre ad apportare un rilevante lavoro al transito suddetto, è causa di ritardo nell'inoltro a destino dei trasporti in parola.

Mentre pertanto si richiamano le stazioni all'osservanza delle suddette disposizioni, onde abbiano senz'altro a cessare gl'inconvenienti di cui si tratta e si avverte che, in caso diverso, verranno

adottate misure disciplinari a carico dei responsabili, si raccomanda, ogni qualvolta se ne presenti l'occasione, di rendere edotti delle disposizioni medesime gli speditori, affinchè se ne valgano per le spedizioni destinate a località della ferrovia sopraindicata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 *e* 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 39 (M. e V.).

Chiusura dei finestrini delle carrozze.

(Vedi Art. 15 dell'istruzione per il personale dei treni e Ordine Servizio N. 181-1908).

Allo scopo di rendere minimi i deterioramenti causati dalla polvere, dal fumo e dalle intemperie, e di ottenere un buon mantenimento degli addobbi e delle parti interne delle carrozze in circolazione o giacenti sui binari di stazione, è necessario che i finestrini delle stesse siano tenuti sempre chiusi per quanto può essere possibile in relazione alle esigenze del servizio.

Per uniformare le disposizioni vigenti in materia, si stabilisce quanto segue:

1° Carrozze in circolazione.

a) nella stazione d'origine, del treno il personale di scorta deve assicurarsi, prima della partenza, che siano chiusi i finestrini delle carrozze e dei compartimenti non occupati dai viaggiatori;

b) durante il viaggio, pei treni scortati da manovale pulitore (del Servizio Veicoli), spetta a questo, di regola, la chiusura dei finestrini; il personale del treno deve sorvegliare e coadiuvarlo: per i treni non scortati da manovale pulitore, deve provvedere direttamente il personale di scorta a termini dell'Art. 15-*C*) della « Istruzione per il personale dei treni ».

In ogni caso, la chiusura dei finestrini deve essere compiuta al più presto, appena i compartimenti sono liberi dai viaggiatori, anche durante la corsa, per i treni con carrozze intercomunicanti e durante la fermata nelle stazioni intermedie tanto per tali treni, quanto per tutti gli altri.

Il guardafreno di coda, il quale durante la corsa non deve mai abbandonare il proprio posto, è tenuto a coadiuvare soltanto nelle stazioni di fermata.

Analogamente nei treni in cui fa servizio, devono chiudere in tempo debito i finestrini dei corridoi e quelli dei compartimenti rimasti vuoti allorquando i treni devono attraversare gallerie. I soli agenti di scorta dovranno poi, a tale scopo, entrare anche nei compartimenti occupati, avvisandone i viaggiatori, qualora qualche finestrino vi sia stato lasciato aperto.

c) *nella stazione terminale* la chiusura dei finestrini deve esser fatta dai manovali pulitori del Servizio Veicoli, **man mano** che il capo conduttore eseguisce in contraditorio col verificatore la visita per la constatazione delle avarie e degli ammanchi del materiale rotabile componente il treno e dei relativi accessori, stabilite al punto 3 dell'Ordine di Servizio N. 181/1908.

Pei treni di composizione limitata e per tutti quelli in arrivo nelle stazioni non dotate di manovali pulitori od in arrivo in ore in cui questi non prestano servizio, spetta al personale di scorta dei treni di provvedere affinchè tutti i finestrini delle carrozze e dei compartimenti siano regolarmente chiusi.

2° Carrozze giacenti nelle stazioni.

Per le carrozze giacenti nelle stazioni, la chiusura dei finestrini spetta al personale del Servizio Veicoli se le carrozze si trovano sui binari destinati alla pulizia e se la stazione è sede di manovali pulitori del Servizio stesso, in caso diverso tale incarico è devoluto al personale del Movimento, di servizio sui piazzali, e più specialmente a quello addetto alle manovre ed alla vigilanza.

3° Disposizioni speciali per la stagione estiva.

Nella stagione estiva dovranno anche tenersi tirate le tendine, tanto delle carrozze giacenti nelle stazioni quanto nei compartimenti vuoti di quelle in circolazione.

In ordine a quanto precede le Divisioni del Movimento stabiliranno, d'accordo con quelle dei Veicoli, in quali stazioni e per quali treni per le carrozze in arrivo, ed in quali stazioni per le carrozze giacenti la chiusura dei finestrini debba essere eseguita dal personale del Servizio Veicoli ed impartiranno le occorrenti istruzioni al personale interessato: per le carrozze giacenti si fa richiamo anche al punto 2 dell'O. S. N. 181-1908.

Gli ispettori del Movimento e dei Veicoli, i Capi stazione, i Capi Conduttori Principali, i Capi Tecnici, i Capi Verificatori, ecc., cureranno che le presenti disposizioni e quelle complementari da emanarsi dalle citate Divisioni sieno regolarmente osservate e riferiranno di volta in volta a carico dei trasgressori per i provvedimenti occorrenti.

Le disposizioni della presente circolare non riflettono le carrozze dei treni di lusso e della Compagnia Internazionale delle vetture a Letti, le quali sono scortate da apposito personale della Compagnia e le carrozze *salons* o speciali, eventualmente scortate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 26 (*limitatamente a quelli delle squadre Rialzo*) 28 *e* 34 *nonchè ai Capi Squadra Manovali e ai Manovali pulitori.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

SENTENZA

Personale avventizio - Licenziamento - Insindacabilità del provvedimento - Incompetenza dell'Autorità Giudiziaria.

È competente l'autorità amministrativa e non la giudiziaria, comechè attinente ad un interesse e non ad un diritto, l'esaminare e decidere se un agente avventizio sia di sana costituzione fisica per la nomina in prova.

TRIBUNALE DI ROMA. Sentenza 2/19 settembre 1912, Casino Nicola e Ferrovie.

FATTO.

Con atto 17 febbraio 1912 Casino Nicola assumeva.

Che fin dal 20 settembre 1906, era stato assunto in servizio presso le Ferrovie dello Stato in qualità di manovale avventizio, prestando servizio continuamente, salvo poche interruzioni, disimpegnando anche mansioni superiori alla sua vera qualifica.

Che il 9 settembre 1911, era stato invitato a lasciare il servizio senza che in tale provvedimento di esonero gli fosse stato specificato alcun motivo.

Che con reclamo alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato in data 5 gennaio 1912 chiedeva che in suo confronto si fosse applicato l'art. 2 del Regolamento sul personale ferroviario, approvato con R. D. 12 lugio 1906, N. 417, in virtù del quale esso Casino sosteneva che avesse acquistato il diritto di passare al servizio in prova, e ciò per trovarsi egli nella condizione prevista da detto articolo, già confermato da una circolare a stampa emanata dalle varie Direzioni compartimentali, perchè tutti gli avventizii

i quali avessero prestato servizio continuativo di 600 giorni in due anni, in mansioni superiori al loro grado (ed egli trovavasi in tale condizione) dovessero essere ammessi senz'altro al servizio in prova.

Diffidava quindi il Direttore Generale delle Ferrovie a disporre che nel termine di giorni 20 venisse incluso nella categoria degli agenti in prova con la qualifica di Capo squadra alle merci nelle Ferrovie dello Stato, diversamente avrebbe adito il magistrato competente per la rivalsa dei danni.

Trascorso inutilmente il termine di cui nella diffida il Casino con atto 10 aprile 1912, premesso che egli era stato illegittimamente licenziato per la ragione di cui sopra, citava il Comm. Riccardo Bianchi, nella sua qualifica di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato innanzi a questo Tribunale, per sentirlo condannare a pagare in suo favore la somma di lire 20,000 per rivalsa di danni materiali e morali da lui sofferti in conseguenza dell'arbitraria violazione del contratto di locazione d'opera, e sentirlo condannare altresì al pagamento degli interessi commerciali su detta somma dal giorno del licenziamento o della citazione, e ciò con sentenza munita di clausola di provvisoria esecuzione.

Le Ferrovie dello Stato rappresentate come in atti con comparsa sostenevano invece che il Casino era stato assunto come manovale avventizio nel novembre 1907 e fino al 30 giugno 1909, era stato richiesto della sua opera solo saltuariamente, tanto che aveva prestato servizio solo per 314 giorni in detto periodo di tempo.

Che dopo il giugno 1909, esso Casino era stato utilizzato con maggiore frequenza, e poichè tali prestazioni assumevano carattere di continuità, il 17 agosto 1910, egli era stato sottoposto a visita sanitaria, dalla quale veniva dichiarato non idoneo al servizio.

Che non era stato licenziato subito, *pietatis causa;* ma in seguito a ripetuti ricorsi dello stesso Casino il 21 novembre 1911, era stato sottoposto a visita di revisione ed anche questa aveva confermato la di lui idoneità al servizio e per conseguenza licenziato.

Eccepivano quindi le Ferrovie, in linea pregiudiziale l'incompetenza dell'autorità giudiziaria a giudicare sulla domanda del Casino inquantochè nella specie si tratterebbe di esaminare il merito degli atti di una pubblica amministrazione riflettenti l'interesse di un impiegato (il licenziamento dall'impiego) e nel merito

poi assumevano che il licenziamento era stato fatto in esecuzione degli art. 2 e 12 del Regolamento sul personale approvato con R. D. 22 luglio 1906, N. 417, e per i quali oltre al periodo di servizio prestato occorre essere dotati di speciali attitudini e requisiti fisici stabiliti dall'Amministrazione ferroviaria ed ai quali non corrisponderebbe esso Casino, come dal giudizio insindacabile degli uffici sanitari che avevano proceduto alla visita del Casino stesso.

Chiedevano quindi che il Tribunale dichiarasse la propria incompetenza a decidere e subordinatamente che rigettasse la domanda con le conseguenze di legge.

Il Casino contestava che era stato assunto in servizio il 21 settembre 1906, e che ad ogni modo aveva servito per il tempo e colle modalità volute dal citato art. 2 del Regolamento per essere assunto in prova. Che dopo la prima visita medica egli fu conservato in servizio perchè ne aveva diritto e non *pietatis causa*.

Che il Tribunale adito fosse competente a giudicare, perchè trattasi di violazione di diritto e conseguente risarcimento di danni e che infine nella visita sanitaria di revisione esso Casino non era stato assistito da alcun medico di sua fiducia e ad ogni modo le conclusioni cui essa giunse sono fondate sopra apprezzamenti falsi.

Insisteva quindi sull'accoglimento della sua domanda ed in subordinata, che si nominasse un perito medico per accertare le sue condizioni di salute.

All'udienza di spedizione i procuratori delle parti prendevano le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO.

Agli effetti della pregiudiziale eccepita dalle Ferrovie dello Stato sulla competenza dell'Autorità giudiziaria a giudicare sulla domanda del Casino, bisogna esaminare se esso Casino avesse un vero e proprio diritto ad essere mantenuto in servizio, o ad essere collocato nella categoria dei funzionari di cui aspirava, ovvero se ciò fosse solo una sua pretesa, cui corrispondesse una mera facoltà dell'Amministrazione in dipendenza dell'apprezzamento della sua attitudine a ricoprire il posto al quale era destinato.

Infatti per decidere della competenza, il magistrato innanzi a cui sorge tale controversia; tenuto conto dell'oggetto della domanda, deve deliberarne il merito a tal fine sufficiente, e nella specie il chiesto risarcimento dei danni è subordinata alla legittimità della deliberazione dell'Amministrazione ferroviaria che licenziava l'attore. Orbene, ciò premesso, prescindendo dalle teoriche dispute dottrinarie, al riguardo, è principio generale sancito anche legislativamente che sono dovute alla giurisdizione ordinaria tutte e solo le controversie su diritti subbiettivi privati o pubblici, comunque vi possa essere interesata la pubblica amministrazione ancorchè siano emanati provvedimenti dall'Autorità amministrativa (Art. 2 legge 20 marzo 1865, lett. *E*). In altri termini su tutte le controversie in materie sulle quali si faccia questione di un diritto civile politico, sussiste la competenza giudiziaria ordinaria, mentre quando si controverte di un interesse sia semplice, sia legittimo, quella competenza vien meno.

Certo non è sempre facile distinguere il diritto dall'interesse, anche per la indeterminatezza delle leggi sulla giustizia amministrativa, ma in linea generale si può affermare che diritti subbiettivi sono quegli interessi che vengono protetti da una norma giuridica, mediante il decisivo o prevalente intervento della volontà individuale mentre « gli interessi nel campo dell'attività amministrativa trovano o possono trovare protezione, pei fini dello Stato, pel contemperamento di varî interessi singoli, per un eccezionale rapporto tra la norma ed il fatto, od anche per esplicito riconoscimento di legge, sempre però subordinate alle esigenza dell'interesse pubblico in modo che l'amministratore si avvale della sua discrezionalità, indipendentemente dalla volontà dell'individuo interessato ».

Nel *Diritto* abbiamo una bilateralità di rapporti, inquantochè ad una norma corrisponde un'azione per farla valere e la competenza spetta all'Autorità giudiziaria ordinaria; *nell'interesse*, invece abbiamo una pretesa cui non corrisponde un obbligo e la volontà individuale non può pretenderne il soddisfacimento, inquantochè è l'Amministrazione che ne vaglia la opportunità e per la sua finalità l'accoglie o meno e la competenza a giudicarne spetta alla stessa, sia in linea gerarchica sia in linea giurisdizionale.

Nella specie il Casino venne assunto in qualità di manovale avventizio dalle ferrovie, ed in tale qualità non poteva pretendere di esservi mantenuto. Ma egli ha sostenuto che in suo confronto l'Amministrazione Ferroviaria avrebbe violato il disposto dell'articolo 2 del regolamento sul personale approvato con R. Decreto 22 luglio 1906, inquantochè avendo egli prestato servizio per il tempo e nelle condizioni da quello previste, egli avrebbe acquistato il diritto ad essere incluso nella categoria degli agenti in prova.

Ove ciò fosse vero, nessun dubbio che il Tribunale adito sarebbe competente a giudicare appunto perchè vi sarebbe la violazione di un puro diritto.

Ma invece il citato art. 2 richiama espressamente l'art. 12 dello stesso regolamento, e questo dispone che l'ammissione in servizio è necessaria . . . .

. . . .

4° di essere dotato di sana e robusta costituzione fisica e di possedere l'attitudine ed i requisiti fisici stabiliti dall'Amministrazione per le funzioni a cui l'agente aspira.

Or quindi, ammesso pure che il Casino avesse prestato servizio per il tempo occorrente per aspirare ad essere incluso nella categoria degli agenti in prova, il che è contestato *ex adverso*, egli con ciò non avrebbe acquisito quel diritto della cui violazione si lagna.

Infatti spetta sempre all'Amministrazione Ferroviaria giudicare della sua attitudine, esaminare le sue condizioni fisiche e pronunciarsi sulla pretesa del Casino, osservando fermi i criteri che rientrano nella sua discrezionalità. Non si tratta quindi di una norma precisa di legge che obblighi l'Amministrazione ed in mancanza autorizzi l'autorità giudiziaria a condannarla al risarcimento dei danni, ma trattasi di valutazione sulla opportunità, convenienza, merito, ecc. per cui devè pronunciarsi la competente autorità amministrativa e solo quando questa ritenesse illegittimo il lamentato licenziamento, allora il Casino potrebbe ricorrere al Tribunale.

Poichè dunque deve richiamrsi l'incompetenza dell'autorità giudiziaria adita per ragioni di materia, così non è il caso di discendere a maggiore disamina della domanda. Poichè le spese segnano la soccombenza,

P. q. m. Uditi i procuratori delle parti, senza attendere ad ogni contraria istanza ed eccezione, dichiara la propria incompetenza a decidere sulla domanda proposta da Casino Nicola con atto 10 aprile 1912, contro le Ferrovie dello Stato e condanna esso Casino alle spese tutte del giudizio ed onorari di difesa da liquidarsi dal giudice estensore, che all'uopo resta delegato.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 155 (Boll. 23-1913). Nel punto 1 « Descrizione delle linea », quarta riga, dopo la parola *pendenza* aggiungere *massima*.

Nell'allegato *A*, ove è detto: « a pagina 68 ecc. » correggere in *Perarolo* l'indicazione di Ospitale.

Nell'ultimo capoverso dell'allegato stesso correggere in *Castellamare Adriatico* l'indicazione « Mare A. ».

Nell'allegato *B* in luogo di *Fonte nelle Alpi Polpet* leggasi: *Ponte nelle Alpi Polpet.*

Circolare N. 7v (Boll. N. 22-1913). Correggansi i gruppi di carri F. N°. 172251a 172524 e N°. 172960 a 172662 in N°. 172251 a 172254 e N° 172960 a 172962.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VI - N. 26

26 Giugno 1913

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁎ ⁎

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, giugno 1913 — Tip. Editr. Nazionale, Via Gregoriana, 9 — C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. n. 609 del 25 maggio 1913, col quale viene prorogata a tutto l'anno 1913 la facoltà di trasportare gratuitamente sulle Ferrovie dello Stato i materiali da costruzione in favore dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena » per gli orfani del terremoto (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e 18 della legge 6 giugno 1912, n. 801;

Visto il Nostro decreto 18 marzo 1909, n. 159, convertito in legge 21 luglio 1910, n. 679, relativo ai trasporti in ferrovia di persone e cose dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908;

Visto il Nostro decreto 30 giugno 1911, n. 809, concernente i trasporti da farsi nell'interesse dell'opera nazionale di patronato Regina Elena e di alcuni comitati di soccorso;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per l'interno, per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogata a tutto l'anno 1913, la facoltà di trasportare gratuitamente sulle ferrovie dello Stato i materiali occorrenti per la costruzione degli Istituti per il ricovero e l'educazione degli orfani, da erigersi nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria a cura

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 144 del 21 giugno 1913.

dell'Opera nazionale di patronato « Regina Elena », ferme restando le disposizioni dell'art. 2, ultimo comma, e dell'art. 3 del R. decreto 30 giugno 1911, n. 809.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 maggio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine Generale N. 4. (S. M. e C.).

Cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e servizio cumulativo con la stessa.

A sensi della legge 27 giugno 1912 N. 638, col 26 giugno 1913 viene ceduto alla Società anonima delle Ferrovie Salentine, sedente in Genova, l'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

I. — *Tariffe applicabili ai trasporti.* — Nulla è mutato per quanto riguarda le tariffe e condizioni di trasporto; per conseguenza tanto per i viaggiatori, bagagli, cani e giornali, quanto per i trasporti a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, continueranno ad essere applicate, anche per il percorso della linea stessa e della relativa diramazione, le tariffe, i prezzi e le condizioni che sono o saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato e *sulle distanze cumulate*, come se la linea Lecce-Francavilla Fontana e la diramazione Novoli-Nardò Centrale facessero ancora parte della Rete dello Stato.

Nessuna variazione deve quindi intervenire nell'applicazione dei prezzi delle Tariffe N. 1, 10 e 11 Grande Velocità, delle tasse minime e dei diritti fissi.

Nei riguardi dell'applicazione del diritto fisso supplementare le linee Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e le Ferrovie dello Stato devono considerarsi come formanti una sola Amministrazione.

II. — *Servizio cumulativo.* — Per quanto riguarda l'effettuazione dei trasporti in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, valgono le disposizioni che vengono impartite con apposito Ordine di Servizio.

III. — *Contratti.* — Continueranno ad avere efficacia, nei riguardi della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e fino alla loro scadenza, tutte le convenzioni in vigore coi terzi che hanno attinenza all'esercizio della linea stessa.

IV. — *Approvvigionamenti.* — Alla mezzanotte dal 25 al 26 giugno dovrà essere eseguito dalle stazioni, dalle fermate, dai depositi, dai sorveglianti del Servizio Lavori, ecc. la constatazione delle rimanenze delle materie ed oggetti di consumo, degli stampati ed oggetti di cancelleria, delle pubblicazioni diverse, (escluse quelle d'inventario), dei combustibili, delle materie d'ungimento e di illuminazione, comprese quelle esistenti sulle locomotive. Analoga constatazione dovrà essere fatta per la fornitura di acqua.

Di tutta la rimanenza dovrà essere compilato un elenco in duplice esemplare, uno dei quali sarà da inviarsi all'Ufficio superiore e l'altro dovrà essere tenuto dai Titolari delle località per essere esibito alla speciale Commissione di consegna.

Qualora gli accertamenti, da parte della Commissione di consegna, delle scorte del Servizio Lavori avvenissero dopo il 25 si dovrà a cura della Sezione dei Lavori di Lecce tenere in evidenza le operazioni d'impiego e di ricavo fatte, dopo tale data, dei materiali di ogni specie.

I materiali di qualsiasi specie che dai magazzini o da qualsiasi altro Ufficio della Rete fossero stati spediti a tutto il 25 e giungessero dopo tale data in qualsiasi località della linea summenzionata, saranno tenuti in evidenza in apposito elenco da esibirsi alla Commissione di consegna insieme a quelli delle rimanenze di cui sopra è cenno.

Il Deposito Combustibili di Lecce considererà agli effetti contabili, quali vendite alla predetta Società, le somministrazioni che eventualmente dal 26 effettuasse ai macchinisti di detta linea. Analogo procedimento verrà seguito dai Magazzini Approvvigionamenti nel caso di eventuali somministrazioni di materiali diversi.

Tali somministrazioni dovranno essere addebitate al prezzo di carico aumentato della quota del 15% per spese generali ed i trasporti relativi sulle linee delle Ferrovie dello Stato dovranno essere eseguiti a tariffa ordinaria.

V. — *Servizio delle stazioni comuni.* — Nelle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale il servizio sarà fatto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, ad eccezione del servizio di verifica, untura e pulizia ai treni delle Salentine, il quale sarà fatto dalla Società esercente.

VI. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra per cose riguardanti il servizio cumulativo con la nuova linea e gli annessi documenti, saranno da trasportarsi gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

VII. — *Carte di libera circolazione.* — Le carte di libera circolazione, valevoli per linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, già rilasciate dalle Ferrovie dello Stato, continueranno ad essere valide fino alla loro scadenza.

In relazione al presente Ordine Generale negli orari di servizio, nei prontuari delle distanze chilometriche, ecc. dovranno apportarsi le modificazioni risultanti dall'Allegato al presente Ordine Generale.

Disposizione transitoria.

Il personale delle Ferrovie dello Stato attualmente addetto alla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò continuerà provvisoriamente a prestare servizio sulla linea stessa per conto della Società esercente.

Ordine di Servizio N. 172. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e con la ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, esercitate dalla Società delle Ferrovie Salentine.

(Vedi Ordine Generale N. 4-1913 e Ordine di Servizio N. 331-1911).

In seguito alla cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale alla Società delle Ferrovie Salentine ed all'attivazione del servizio cumulativo con detta linea, di cui l'Ordine Generale N. 4-1913, venendosi ad attivare il servizio cumulativo con la Ferrovia Nardò-Tricase-Maglie, esercitata pure dalla predetta Società, anche pel transito di Francavilla Fontana si impartiscono le seguenti disposizioni, da osservarsi dalla data della cessione suddetta, intese a regolare l'esecuzione dei trasporti in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, nonchè con la ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Disposizioni concernenti la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

1. VIAGGIATORI. — *Limiti del servizio cumulativo.* - Tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato sono ammesse al servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò

Tariffe da applicarsi. - Le tariffe da applicarsi sul percorso della detta linea pei viaggi in servizio cumulativo colla medesima, sono quelle: generale, differenziali A, B, C, 50-75 per cento e militare, in vigore sulle Ferrovie dello Stato, applicate sul cumulo delle distanze.

I prezzi minimi stabiliti dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari » saranno applicati una sol volta anche se trattasi di viaggi in servizio cumulativo con la detta linea.

Classe dei biglietti. - Quantunque sulla linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò esistano due sole classi (1ª e 3ª), quando vengano richiesti biglietti di 2ª classe, le tariffe corrispondenti a tale classe si applicano anche pel percorso della linea stessa. Però i biglietti emessi saranno valevoli per viaggiare sulla medesima in 1ª classe senza ulteriore pagamento.

Ragazzi. - I viaggi dei ragazzi sono esclusi dal servizio cumulativo stante il diverso sistema di applicazione della tariffa relativa basata nelle Ferrovie dello Stato sull'età e nella linea suddetta sulla statura.

Abbonamenti. - Sulla linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò continueranno ad essere applicabili tanto in servizio locale delle medesime, quanto in servizio cumulativo colle Ferrovie dello Stato (in quest'ultimo caso col cumulo delle distanze), le tariffe per biglietti di abbonamenti ordinari, per studenti e per impiegati governativi, ed a tale effetto la detta linea e diramazione continueranno ad essere considerate come linee di terza categoria.

I biglietti di abbonamento interessanti il servizio cumulativo saranno emessi esclusivamente dalle Ferrovie dello Stato nei modi fin qui praticati e qualora fossero stati richiesti da una stazione della linea Lecce-Francavilla o della diramazione Novoli-Nardò, saranno spediti alla stazione di Lecce (gestione Stato) che li consegnerà, ritirandone l'importo all'atto della consegna, alle Ferrovie Salentine per l'ulteriore inoltro.

I biglietti di abbonamento per percorrenze esclusive della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò saranno rilasciati unicamente dalle Ferrovie Salentine e le relative domande, eventualmente pervenute a stazioni delle Ferrovie dello Stato, dovranno perciò essere subito trasmesse alla Direzione dell'Esercizio delle Ferrovie Salentine in Lecce.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete e quelli di abbonamento speciali delle serie comprendenti nell'itinerario la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò continueranno ad essere valevoli per viaggiare sulle medesime.

Tessere di riconoscimento. - Le tessere di riconoscimento per abbonamenti saranno rilasciate esclusivamente dalle Ferrovie dello

Stato. Vale quindi anche per esse quanto è detto al secondo capoverso del punto precedente per gli abbonamenti ordinari del servizio cumulativo.

Depositi cauzionali. - Le stazioni della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò continueranno a rimborsare, nei casi ammessi e coll'osservanza delle norme vigenti, i depositi cauzionali (L. 5.00) dei biglietti di abbonamento del servizio cumulativo (ordinari, intera rete e speciali) pareggiandosi dello sborso fatto mediante ripresa sulla stazione di Lecce (gestione Stato), la quale dovrà pertanto accettare e svincolare dette riprese previo accertamento che i rimborsi siano stati fatti regolamente e contro ritiro dei biglietti d'abbonamento relativi.

Altrettanto faranno le stazioni delle Ferrovie dello Stato pel rimborso del deposito cauzionale (L. 5.00) degli abbonamenti ordinari del servizio interno della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, pareggiandosi dello sborso con ripresa sulla stazione di Lecce (gestione delle Ferrovie Salentine).

Abbonamenti a pagamento rateale. - I biglietti di abbonamento del servizio interno della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò a pagamento rateale potranno essere convalidati anche dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato che a tal fine si regoleranno come nei casi comuni.

(Altrettanto saranno autorizzate a fare le stazioni della detta linea e diramazione per gli abbonamenti del servizio cumulativo adoperando pur esse il mod. C-I-203-*bis*).

Penalità ed introiti suppletori. - Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione del rimanente percorso.

2. Bagagli, cani, velocipedi, ecc. — *Limite del servizio cumulativo.* - Analogamente a quanto è stabilito pei viaggiatori, tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato sono ammesse al servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò.

Tariffe da applicarsi. - Le tariffe da applicarsi sulla detta linea e diramazione per le spedizioni in servizio cumulativo colla medesima sono quelle vigenti sulla Rete dello Stato computate col cumulo delle distanze.

Le tasse minime tanto per le spedizioni a tariffa ordinaria, quanto per quelle a tariffa ridotta (Concessioni speciali e Regolamento trasporti militari) si applicheranno una sol volta anche sul percorso cumulato delle Ferrovie dello Stato e della detta linea.

Eseguimento dei trasporti. - La registrazione dei bagagli, cani e velocipedi ecc. sarà fatta come quella del servizio interno, cioè con la compilazione di un unico foglio di via che scorterà la spedizione fino alla stazione destinataria.

Ai colli dovranno essere applicate due etichette, una col nome della stazione di partenza e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altra da apporsi immediatamente sotto la prima, col nome della stazione destinataria.

Pel ricevimento e per la consegna, ricognizione e responsabilità dei bagagli, cani, velocipedi, ecc. valgono le norme e prescrizioni stabilite pei trasporti a grande velocità.

3. Giornali. — Il trasporto dei giornali in servizio cumulativo è ammesso da e per tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e si effettuerà coll'applicazione dei prezzi della Tariffa N. 9 G. V. colle norme del servizio interno e con l'applicazione di una tassa minima unica.

Pel ricevimento, la consegna e responsabilità dei trasporti vale quanto è detto sopra per le spedizioni bagagli.

4. Trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria. — La linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò Centrale effettuerà il servizio cumulativo con tutte le Amministrazioni ferroviarie, tramviarie, lacuali e ma-

rittime che sono o saranno ammesse al servizio cumulativo colle Ferrovie dello Stato.

5. Concessioni speciali. — Continuano ad essere applicabili sul percorso della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative Tariffe (edizione 1° gennaio 1909) » e relative Appendici ed il « Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) » e successive modificazioni, in tutte le loro tariffe, prescrizioni e modalità.

6. Distanze. — Le distanze fra le stazioni della linea Lecce Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e quelle delle Ferrovie dello Stato e della linea Brescia-Iseo (transito di Brescia) e Lucca-Bagni di Lucca si formeranno aggiungendo rispettivamente alle distanze per Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, quelle da quest'ultime stazioni a destinazione.

Le distanze dalle stazioni della linea Lecce-Francavilla Fontana e Nardò Centrale, le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate le stazioni stesse e gli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dall'Allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

7. Documenti di trasporto. — Pei trasporti da e per la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, i quali dovranno eseguirsi in servizio cumulativo, saranno da presentarsi tante richieste di spedizione quante sono le Amministrazioni interessate, considerando la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale come costituente un'Amministrazione a parte.

8. Materiale rotabile, copertoni ed attrezzi di carico. — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale alle condizioni e norme generali che regolano il trattamento dei carri delle Ferrovie concesse alla industria privata, allacciate alla Rete dello Stato.

I copertoni e gli attrezzi impiegati a proteggere e ad assicurare il carico di carri che devono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno pure in servizio cumulativo dovendo considerarsi come parti integranti dei veicoli.

9. TRASPORTI IN SERVIZIO. — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose riguardanti il servizio cumulativo e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Disposizioni comuni al servizio cumulativo con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e con la linea Nardò-Tricase-Maglie.

10. TRANSITI PEI QUALI È AMMESSO IL SERVIZIO CUMULATIVO. — La linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, nonchè la linea Nardò-Tricase-Maglie, sono ammesse al servizio cumulativo pei transiti di Francavilla Fontana, Lecce, Nardò Centrale e Maglie.

11. DIVIETO DI TRANSITO. — I trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria non sono ammessi al servizio cumulativo di transito sulla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Francavilla Fontana per oltre Lecce e viceversa;

b) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Lecce o da oltre Francavilla Fontana per oltre Nardò Centrale e viceversa;

c) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sulla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.

In relazione quindi ai punti *a*) e *b*) i trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni F. S. e di Amministrazioni ad esse allacciate, oltre Francavilla Fontana, e le stazioni della linea Nardò-Tricase-Maglie pei quali la via più breve è determinata dal transito di Maglie, devono sempre percorrere la linea F. S. di Brindisi-

Zollino-Maglie e non mai la linea Francavilla Fontana-Lecce; così pure i trasporti fra le stazioni F. S. oltre Lecce e le stazioni della linea Nardò-Tricase-Maglie pei quali la via più breve è determinata dal transito di Nardò Centrale, devono sempre percorrere interamente la linea F. S. di Zollino-Nardò Centrale e non mai la linea di Lecce-Novoli-Nardò Centrale.

In relazione al punto *c*) le stazioni comuni di Francavilla Fontana, Lecce e Nardò Centrale dovranno segnalare ai competenti controlli tutti gli estremi dei trasporti che, in arrivo alle medesime dalle F. S. ed Amministrazioni corrispondenti, venissero rispediti dai destinatari dopo lo svincolo, alle altre stazioni comuni.

12. Stazioni ammesse al servizio cumulativo. — Sono ammesse al servizio cumulativo tutte le stazioni delle F. S. (escluse le stazioni comuni di Lecce, Maglie, Nardò Centrale e Francavilla Fontana) e tutte le stazioni delle linee della Società concessionaria, rispettivamente abilitate ai trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O.

13. Tassazione dei trasporti (1). — La tassazione dei trasporti G. V., P. V. A. e P. V. O. in servizio cumulativo deve essere fatta per quello dei transiti specificati all'art. 7 che determina complessivamente la via più economica da partenza a destinazione, sotto l'osservanza delle seguenti norme:

a) *fra le F. S. e la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale*: le tasse si applicheranno col sistema del cumulo delle distanze, cioè in base alla distanza complessiva da partenza a destinazione, sommando il percorso sulle F. S. col percorso sulla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale;

---

(1) Si ricorda che per effetto della cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò, nessuna modificazione dovrà apportarsi alle attuali distanze e che gli instradamenti interessanti la linea e diramazione suddetta, segnati nei Prontuari in uso, stanno ad indicare la via sulla quale è computata la distanza tassabile, ma non valgono in nessun caso per l'instradamento dei trasporti.

b) *fra le F. S. e la linea Nardò-Tricase-Maglie*:

1° *in transito a Francavilla Fontana, con percorso quindi sui tronchi Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale*: la tassazione deve essere fatta calcolando separatamente il percorso sulla linea Nardò-Tricase-Maglie dal restante percorso tra Nardò Centrale e la stazione di partenza o di destinazione F. S., cumulando sempre la percorrenza del tratto Nardò Centrale-Novoli-Francavilla Fontana con la percorrenza sulle F. S. per modo da ottenere una distanza unica;

2° *in transito a Maglie o a Nardò Centrale*: la tassazione deve essere fatta calcolando separatamente il percorso sulle F. S. del percorso sulla linea Nardò-Tricase-Maglie;

c) *fra altre Amministrazioni italiane* (escluse le linee Brescia-Iseo - transito Brescia - e Lucca-Bagni di Lucca) *e la linea della Società concessionaria sopra specificata*: il percorso sulle Amministrazioni corrispondenti sarà sempre tassato separatamente, fermo restando per il percorso sulle F. S. e sulla Società concessionaria le norme di cui ai precedenti comma *a*) e *b*), a seconda che si tratta di trasporti destinati o provenienti dalla linea Lecce Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale oppure della linea Nardò-Tricase-Maglie;

d) *fra le linee Brescia-Iseo* (transito Brescia), *Lucca Bagni di Lucca e le linee della Società concessionaria*: saranno osservate le norme di cui ai precedenti comma *a*) e *b*) cumulando per altro il percorso delle linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca coi percorsi sulle linee F. S. e sulla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, quando — beninteso — nei trasporti è interessata anche questa ultima linea.

14. Diritto fisso. — Per le spedizioni in servizio cumulativo il diritto fisso si applicherà come segue:

a) *fra le F. S. e la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale*: metà per ciascuna Amministrazione di quello prescritto dalle tariffe delle F. S.;

b) *fra le F. S. e la linea Nardò-Tricase-Maglie*: metà per ciascuna Amministrazione di quello prescritto dalle rispettive ta-

riffe, senza applicazione di alcun diritto fisso a favore della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale nei casi in cui quest'ultima risulta intermedia;

c) *fra altra Amministrazione italiana, comprese le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca, e la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale*: metà alla prima Amministrazione e metà alla linea suddetta, senza alcun diritto fisso a favore delle F. S. intermedie;

d) *fra altra Amministrazione italiana e la linea Nardò Tricase-Maglie*:

1° *in transito a Francavilla Fontana, quindi con percorso sui tronchi Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale*: metà alla prima Amministrazione e metà alla linea Nardò-Tricase-Maglie e il diritto fisso supplementare stabilito dalle tariffe da ripartirsi a metà fra le F. S. e la linea Francavilla-Fontana-Novoli-Nardò;

2° *in transito a Maglie od a Nardò Centrale*: metà all'Amministrazione di partenza, metà a quella d'arrivo e il diritto fisso supplementare stabilito dalle tariffe a favore delle F. S. intermedie.

e) *fra le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca e la linea Nardò-Tricase-Maglie*:

1° *in transito a Francavilla Fontana, quindi con percorso sui tronchi Francavilla Fontana-Novoli-Nardò*: metà alla Brescia-Iseo o Lucca-Bagni di Lucca e metà alla linea Naruo-Tricase-Maglie, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare a favore delle Ferrovie dello Stato e della linea Francavilla Fontana-Novoli-Nardò intermedie;

2° *in transito a Maglie od a Nardò Centrale*: metà alla linea Brescia-Iseo o Lucca-Bagni di Lucca e metà alla linea Nardò-Tricase-Maglie, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare a favore delle Ferrovie dello Stato intermedie.

15. Tasse minime. — 1° Ai trasporti interessanti le F. S. (comprese le linee Brescia-Iseo (transito di Brescia) e Lucca-Bagni di Lucca) e la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione No-

voli-Nardò Centrale, la tassa minima per spedizione si applicherà una sol volta per il percorso complessivo sulle F. S. e sulle linee suddette.

2° Ai trasporti interessanti la F. S. e la linea Nardò-Tricase-Maglie:

a) *in transito a Francavilla Fontana, quindi con percorso sui tronchi Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale*: la tassa minima per spedizione si applicherà una sol volta per il percorso complessivo sulle F. S. e sulla linea Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale, da ripartirsi per metà fra le F. S. e la Società Concessionaria e nella misura di L. 0.50 sulla linea Nardò-Tricase-Maglie;

b) *in transito a Nardò Centrale ed a Maglie*: la tassa minima per spedizione si applicherà per intero sulla Rete dello Stato e nella misura di L. 0.50 sulla linea Nardò-Tricase-Maglie.

Ai trasporti interessanti le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca e le linee Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale e Nardò-Tricase-Maglie le tasse minime si applicheranno nella misura indicata nei punti 1°) e 2°) del capoverso precedente, considerandosi le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca come facenti parte della Rete dello Stato.

3° fra altra Amministrazion Secondaria italiana, escluse le linee Brescia-Iseo (transito Brescia) e Lucca-Bagni di Lucca e la linea Nardò-Tricase-Maglie:

a) in transito di Francavilla Fontana (e con percorso quindi sui tronchi Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale): una tassa minima per la prima Amministrazione Secondaria, una seconda per il percorso cumulato fra le Ferrovie dello Stato ed il tronco Francavilla Fontana-Novoli-Nardò Centrale, una terza, nella misura di L. 0,50, per la Nardò-Tricase-Maglie;

b) in transito a Nardò Centrale o Maglie: una tassa minima per la prima Amministrazione Secondaria, una seconda per le Ferrovie dello Stato, una terza, nella misura di L. 0,50 per la Nardò-Tricase-Maglie.

4° *fra altra Amministrazione secondaria italiana, escluse le linee Brescia-Iseo (transito Brescia) e Lucca-Bagni di Lucca e la linea Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale*: una tassa minima per la prima Amministrazione Secondaria, una seconda pel corso cumulato fra le Ferrovie dello Stato e la linea suddetta.

16. Instradamento dei trasporti. — 1. — I trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità Acc. e Piccola Velocità Ord. fra le stazioni comuni di Lecce, Maglie, Nardò Centrale e Francavilla Fontana verranno di massima effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sui documenti di trasporto ed in mancanza per la via più economica.

Quindi resta stabilito che, salvo contraria domanda dello speditore, percorreranno le linee dello Stato i trasporti:

1° da Lecce a Maglie e viceversa;

2° da Maglie a Nardò Centrale e viceversa.

Percorreranno le linee della Società Concessionaria i trasporti:

a) da Francavilla Fontana a Lecce e viceversa;

b) da Francavilla Fontana a Nardò Centrale e viceversa.

Percorreranno invece la linea mista di Novoli-Lecce-Zollino i trasporti da Francavilla Fontana a Maglie e viceversa.

Essendo la distanza fra le stazioni comuni di Lecce e di Nardò Centrale eguale tanto per la via di Novoli che per quella di Zollino, i trasporti fra le suddette stazioni saranno istradati con alternativa quadrimestrale per l'una e per l'altra delle vie indicate, senza riguardo a quella domandata dallo speditore ed ai documenti di trasporto da questo presentati, cioè se delle F. S. o della Società concessionaria. Gli indicati trasporti saranno quindi istradati:

— dal 1° gennaio a tutto aprile per la via di Novoli;

— dal 1° maggio a tutto agosto per la via di Zollino;

— dal 1° settembre a tutto dicembre per la via di Novoli e così di seguito con alternativa quadrimestrale.

Sono esclusi da questa regola i trasporti di polvere da fuoco, di munizioni da guerra e di materie esplodenti, eseguiti per conto dei Ministeri della Guerra e della Marina, dei feretri e ceneri mortuarie, dei cavalli appartenenti a militari e del bestiame accompagnato da custode, i quali trasporti devono seguire la via indicata nella relativa richiesta di spedizione o lettera di porto.

In difetto di tale domanda l'istradamento sarà quello degli altri trasporti.

II. — I trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità Acc. e Piccola Velocità Ord. in partenza dalle stazioni comuni di Lecce, Maglie, Nardò Centrale e Francavilla Fontana per stazioni esclusive dello Stato oltre una delle dette stazioni comuni e viceversa, come pure da stazioni esclusive dello Stato oltre una stazione comune per stazioni esclusive dello Stato oltre un'altra stazione comune, saranno *eseguiti per la via esclusiva dello Stato, ma tassati per la via chilometricamente più breve in quanto questa è determinata dalla linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale.*

Le stesse norme varranno per i trasporti da e per le stazioni di altre Amministrazioni, oltre la Rete dello Stato, ammesse al servizio cumulativo.

III. — I trasporti a Grande Velocità, Piccola Velocità Acc. e Piccola Velocità Ord. in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni esclusive della Società concessionaria, escluse quindi le stazioni comuni di Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale, si eseguiranno e tasseranno per quelle dei transiti di Lecce, Maglie, Nardò Centrale e Francavilla Fontana che determina il prezzo complessivo più economico, salvo - beninteso - contraria domanda del mittente.

Pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive della Società concessionaria, escluse quindi le stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana, Maglie e Nardò Centrale, e le stazioni di altre Amministrazioni e linee, oltre la Rete dello Stato, ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno, fermo l'inoltro rispetto alle ferrovie Salentine, per quello dei transiti che determina il prezzo complessivo più economico, come sopra è detto, le norme di tassa-

zione e di istradamento vigenti tra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

17. Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo. — 1° I trasporti di merci in partenza dalla linea Nardò-Tricase-Maglie e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiate in servizio interno di detta ferrovia per le stazioni di Maglie e Nardò Centrale oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni. Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

2° Le linee Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò e Nardò-Tricase-Maglie essendo ammesse alla Convenzione di Berna, i trasporti da e per l'estero possono effettuarsi con la lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni delle linee stesse, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette con l'estero, tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle Ferrovie soggette alla Convenzione internazionale o viceversa; però le tariffe dirette internazionali per le stazioni non ammesse, sono applicabili soltanto pel tratto dalle stazioni di Francavilla Fontana, Lecce, Maglie e Nardò Centrale da una parte e quelle estere ammesse, dall'altra, o viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine per l'estero per l'ulteriore proseguimento. In tali casi la tassazione si farà, per il percorso italiano, in base alle tariffe interne di ciascuna Amministrazione e, pel percorso estero, in base alle tariffe interne o dirette, in quanto queste siano applicabili.

3° I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima possono effettuarsi in servizio cumulativo, tanto con la linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, quanto con la linea Nardò-Tricase-Maglie, mediante appoggio al transito di confine il quale ne eseguirà la rispedizione, rispettivamente per l'estero o per le predette linee. Peraltro, siccome le Ferrovie

estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

18. Restituzione dei veicoli e degli attrezzi di carico. — I veicoli tanto vuoti che ricaricati, come pure gli attrezzi di carico, appartenenti alle Ferrovie dello Stato ed alle Ferrovie Salentine, possono essere restituiti a qualunque dei transiti di Lecce, Francavilla Fontana, Maglie e Nardò Centrale.

I veicoli e gli attrezzi di carico di altre amministrazioni dovranno invece essere sempre restituiti al transito di entrata.

Nei riguardi della linea Nardò-Tricase-Maglie continuano ad essere applicabili tutte le disposizioni in vigore, in quanto non siano modificate da quelle suesposte.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di servizio, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie.

Per le aggiunte da inserirsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » veggansi gli Allegati *A* e *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *al personale delle Gestioni e, per il Compartimento di Bari, anche alle classi* 27, 29, 34 *e* 46.

Ordine di Servizio N. 173. (M. e C.L.).

Apertura all'esercizio del tronco Motta di Livenza-Portogruaro della linea Treviso-Portogruaro, e della linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento.

Col giorno 30 giugno 1913 verranno aperte al pubblico servizio il tronco da Motta di Livenza a Portogruaro della linea Treviso-Motta-Portogruaro e la linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento; dallo stesso giorno l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ne assumerà l'esercizio a sensi della legge 12 luglio 1908, numero 444.

A) TRONCO MOTTA DI LIVENZA-PORTOGRUARO.

1° *Descrizione del tronco.* — Il nuovo tronco di linea è a semplice binario ed a scartamento normale. Ha sede comune con la linea da Motta di Livenza a S. Vito al Tagliamento fino a Km. 3 dalla stazione di Motta. Esso è della lunghezza di Km. 17 + 715,82 fra gli assi dei F. V. delle stazioni di Motta e di Portogruaro.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico, oltre le stazioni estreme di Motta di Livenza e di Portogruaro, comuni rispettivamente alle linee Treviso-Motta e Mestre-Portogruaro-Casarsa, la stazione di Pramaggiore.

2° *Descrizione delle stazioni e servizi cui sono abilitate*:

Motta di Livenza. — Stazione d'origine del nuovo tronco, con F. V. a destra rispetto al tronco stesso. È protetta verso il nuovo tronco da un semaforo di 2ª categoria situato a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1380 dal corrispondente deviatoio estremo.

Pramaggiore. — Stazione con:

— F. V. al Km. 43 + 288,59 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 43 + 010 e Km. 43 + 563,12, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 462;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa, bilancia a ponte a rotaia continua da tonn. 30 e sagoma limite;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 842 quello verso Motta e di m. 841 quello verso Portogruaro;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4447 colla chiamata PI.

Portogruaro. — Stazione terminale del tronco con fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 52+425,96 ed a destra rispetto al nuovo tronco. È protetta verso Motta di Livenza da un disco girevole di 2ª categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1206 dal corrispondente deviatoio estremo.

B) LINEA MOTTA DI LIVENZA-S. VITO AL TAGLIAMENTO.

1° *Descrizione della linea.* — La nuova linea è a semplice binario ed a scartamento normale. Ha sede comune col tronco da Motta di Livenza a Portogruaro fino a Km. 3 dalla stazione di Motta. Essa è della lunghezza di Km. 26+809,46 fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme di Motta di Livenza e S. Vito al Tagliamento.

La nuova linea comprende in servizio del pubblico, oltre le stazioni estreme di Motta di Livenza e S. Vito al Tagliamento, tre stazioni ed una casa cantoniera che si succedono nell'ordine seguente: *Motta di Livenza, Annone Veneto, Pravisdomini, Chions-Azzano-Decimo, Sesto al Reghena e S. Vito al Tagliamento.*

2° *Descrizione delle stazioni e della Casa Cantoniera. Servizi cui sono abilitate*:

Motta di Livenza. — Stazione di origine della nuova linea con F. V. a destra rispetto alla linea stessa. È protetta verso la nuova linea da un semaforo di 2ª categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1380 dal corrispondente deviatoio estremo.

Annone Veneto. — Stazione con:

— F. V. al Km. 7 + 239,10 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 6 + 991,10 e Km. 7 + 579,10 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 498;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa, bilancia a ponte a rotaia continua da tonn. 30, sagoma limite e grue di sollevamento di tonn. 6;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 902 quello verso Motta e di m. 842 quello verso S. Vito al Tagliamento;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4448 con la chiamata AV.

Pravisdomini. — Casa Cantoniera doppia con F. V. alla progressiva Km. 9 + 388,10 a sinistra. Essendo sprovvista di segnali fissi a distanza, all'eventuale protezione dei treni sarà provveduto dal personale del Servizio Lavori.

Chions-Azzano-Decimo. — Stazione con:

— F. V. al Km. 15 + 239,10 a sinistra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 14 + 839,10 e Km. 15 + 439,10 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 510;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa, bilancia a ponte a rotaia continua di tonn. 30. sagoma limite e grue di sollevamento di tonn. 6;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 1181 quello verso Motta e di m. 1246 quello verso S. Vito;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4448 con la chiamata CH.

Sesto al Reghena. — Stazione con:

— F. V. al Km. 19 + 695,10 a destra;

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 19 + 509,60 e Km. 19 + 989,70 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 390;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa, bilancia a ponte a rotaia continua da tonn. 30, sagoma limite e grue di sollevamento da tonn. 6;

— segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 841 quello verso Motta e di m. 949 quello verso S. Vito;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4448 con la chiamata SR.

S. Vito al Tagliamento. — Stazione estrema della linea con F. V. a destra alla progressiva Km. 26 + 809.46. È protetta verso Motta da un disco girevole di 2ª categoria situato a destra rispetto ai treni in arrivo e alla distanza di m. 852 dal corrispondente deviatoio estremo.

C) Disposizioni comuni al tronco Motta di Livenza-Portogruaro ed alla linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento.

1° Le stazioni del nuovo tronco Motta di Livenza-Portogruaro e della nuova linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento sono ammesse a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, giornali, valori, merci a G. V., merci a P. V. O. ed Accelerata, feretri, veicoli e bestiame, ad eccezione di Pramaggiore che è per ora esclusa da qualunque servizio per il pubblico per mancanza di strade d'accesso; la Casa Cantoniera di Pravisdomini sarà abilitata al trasporto di viaggiatori, bagagli e cani per le stazioni indicate nel prospetto Allegato *D* e sarà esercitata in base alle disposizioni degli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con O. S. N. 160-1909, restando la stazione di Annone Veneto incaricata delle scritturazioni e dei versamenti degli introiti della Casa Cantoniera.

2° *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco e la nuova linea vengono comprese nel Compartimento di Venezia e sono aggregate:

— per il Servizio Movimento, al V Riparto (Treviso) della Divisione di Venezia ed al Circolo di Ripartizione di Venezia;

— per il Servizio Lavori, alla Sezione di Udine della Divisione di Venezia;

— per il Servizio Trazione, al Riparto Trazione di Udine della Divisione di Venezia;

— per il Servizio Veicoli, al Riparto di Venezia;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Milano.

La nuova linea ed il nuovo tronco dovranno essere compresi nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Venezia (Allegato *D* alle « Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc. »).

La fornitura delle materie di consumo e del vestiario uniforme per il personale sarà eseguita dal Magazzino di Venezia, quella degli oggetti d'inventario dal Magazzino approvvigionamenti di Milano e quella degli stampati dal Magazzino stampati di Bologna.

3° *Treni.* — Il servizio del nuovo tronco e della nuova linea sarà fatto con quattro coppie di treni viaggiatori giornalieri, una delle quali si effettuerà nella sola stagione estiva.

4° *Tariffe viaggiatori.* — Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al tronco Motta di Livenza-Portogruaro ed alla linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale e tariffa differenziale *A*, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) » e relative appendici e del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) » e successive modificazioni.

Ai detti percorsi sono pure estese le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli Agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc.

Negli allegati *C* e *D* sono indicati i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno eccezionalmente istituiti per la 1ª e 3ª classe in servizio locale rispettivamente fra le stazioni del treno Treviso-Motta di Livenza (esercitato a regime economico) e quello del tronco Motta di Livenza-Portogruaro e della linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento, nonchè i prezzi dei biglietti pure di corsa semplice e di andata e ritorno dalla Casa Cantoniera di Pravisdomini alle stazioni del nuovo tronco e linea suddetti.

Pel detto servizio locale non si rilasciano biglietti per ragazzi.

Per il computo dei prezzi dei *biglietti di abbonamento ordinario* il tronco Motta di Livenza-Portogruaro e la linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento sono da considerarsi linee di terza categoria.

I biglietti di *abbonamento ordinario per l'intera rete* sono valevoli per viaggiare anche sui detti percorsi senza aumento di prezzo.

I nuovi prezzi dei biglietti di *abbonamento speciale* delle serie E, III, III-*bis*, V, XIV e XVI, comprendenti il tronco Motta-Portogruaro e la linea Motta-S. Vito al Tagliamento, risultano dal prospetto qui unito (Allegato *A*) ed essi devono sostituire i prezzi attualmente in vigore.

Per l'applicazione dei prezzi dei *biglietti ad itinerario combinabile* l'elenco delle tratte viene modificato come dal prospetto (Allegato *B*) nel quale sono pure indicati per le nuove tratte i relativi prezzi.

L'Ufficio II (Affari diversi viaggiatori) di Firenze provvederà alla ristampa e sostituzione dei biglietti di abbonamento ed ove ciò non potesse avvenire in tempo utile, resta inteso che le stazioni correggeranno a mano i prezzi degli attuali biglietti aggiungendo all'elenco delle percorrenze le due nuove tratte.

5° *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per il tronco Motta di Livenza-Portogruaro e per la linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

6° *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, valori, merci, feretri e bestiame valgono per il tronco Motta di Livenza-Portogruaro e per la linea Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ».

I percorsi del nuovo tronco e della nuova linea debbono essere cumulati, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

7° *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco Motta di Livenza-Portogruaro e fra queste e quelle del tronco Treviso-Motta di Livenza risultano dalla tabella polimetrica (53) *Treviso-Motta di Livenza-Portogruaro,* di cui all'allegato *E*, e le distanze chilometriche fra le stazioni della nuova linea *Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento* dalla tabella polimetrica (53 bis) *Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento,* di cui all'allegato medesimo.

8° *Prontuarî delle distanze chilometriche.* — Per le modificazioni e le aggiunte da apportarsi al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908 »), vedasi l'allegato *F*.

Per le modificazioni e le aggiunte da apportarsi ai prontuarî manoscritti delle distanze chilometriche vedasi l'allegato *G*.

Per le aggiunte da apportarsi ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo ed all'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, vedasi l'allegato *H*.

Le nuove stazioni di Pramaggiore, Annone Veneto, Chions Azzano Decimo e Sesto al Reghena saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze degli occorrenti prontuarî manoscritti delle distanze chilometriche.

9° *Instradamenti dei trasporti.* — Tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. devono essere instradati sulla nuova linea e sul nuovo tronco tutte le volte che la linea ed il tronco stessi determinano la via più breve da partenza a destinazione dei trasporti medesimi.

10° *Scritture e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo-stazione valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 e relativa 1ª Appendice, di cui l'Ordine di Servizio N. 388-1912.

Le nuove stazioni di Pramaggiore, Annone Veneto, Chions-Azzano-Decimo e Sesto al Reghena effettueranno i propri versamenti alla Cassa di Milano con la periodicità di cui alla lettera *B* dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 275-1908, e la Casa Cantoniera di Pravisdomini alla stazione di Annone Veneto con le modalità e nel tempo di cui l'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani pubblicate col predetto Ordine di Servizio N. 160-1909.

Le stazioni provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre al pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa suddetta.

11° *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente le carte di libera circolazione (serie *A* e *At*) rilasciate pel percorso Treviso-Conegliano-Casarsa sono valide anche per quelle Treviso-Motta-S. Vito-Casarsa, quelle per il percorso Treviso-Mestre-Portogruaro anche per quelle Treviso-Motta-Portogruaro, e quelle per i percorsi Treviso-Conegliano-Casarsa-Portogruaro e Treviso-Mestre-Portogruaro-Casarsa anche per le linee Treviso-Motta-Portogruaro e Motta S. Vito.

Ordine di Servizio N. 174. (C.).

Modificazione alle norme contabili. - Gestione viaggiatori.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

A partire dal 1° luglio 1913, dovranno essere apportate le modificazioni di cui all'annessa Istruzione, relativamente alla regi-

strazione dei biglietti distribuiti, modificazioni che, oltre a rispondere ad un più razionale sistema di contabilizzazione, rendono possibile, nel loro complesso, una sensibile diminuzione di lavoro.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Ordine di Servizio N. 175. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

1. In dipendenza delle disposizioni contenute nelle leggi N. 835 del 14 luglio 1912 (art. 14 e 15), N. 1365 del 29 dicembre 1912, e di quelle di cui all'art. 5 della legge sull' « Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle Ferrovie dello Stato »; devono essere modificati i prezzi dei trasporti viaggiatori e bagagli compresi nella Tariffa del servizio cumulativo colla Sardegna - Parte I.

Con la 5ª Appendice alla Tariffa medesima, che sarà distribuita nei modi d'uso dall'Ufficio 11° (Contabilità Prodotti) di Firenze, viene quindi pubblicata una nuova edizione (della suddetta Parte I della Tariffa in parola), la quale annulla e sostituisce, dal 1° luglio 1913, quella 1° luglio 1910 attualmente in vigore e tutte le appendici successivamente pubblicate.

Nella detta 5ª appendice sono inoltre comprese diverse modificazioni ed aggiunte alla Parte II della ripetuta Tariffa.

2. L'Ufficio 2° (Affari diversi viaggiatori) di Firenze provvederà alla fornitura di appositi listini per la correzione, dal 1° luglio suddetto, dei prezzi dei biglietti in servizio cumulativo colla Sardegna a destinazione fissa, di corsa semplice e di andata e ritorno, listini che, a scanso di errori, dovranno essere tosto applicati ai biglietti di tutta la scorta.

Nel prezzo indicato sui detti listini, è già compresa la spesa di stampa di L. 0,10 di cui all'ultimo capoverso dell'art. 2 della Tariffa, nonchè la tassa e sovratassa di bollo di cent. 10 per le percorrenze marittime.

3. Per quanto concerne il rilascio dei biglietti facoltativi si avverte che in conformità all'ultimo capoverso dell'art. 2 del nuovo testo della Tariffa, Parte I, in aumento ai prezzi risultanti dall'Allegato 1 alla Tariffa medesima non si dovrà più riscuotere la quota fissa di cent. 20 per spese di stampa e tassa di bollo, (depennando, in conseguenza, dai biglietti, l'indicazione relativa), ma soltanto quella di cent. 10 per spese di stampa, essendo il bollo già compreso nel prezzo dei biglietti, anche per le percorrenze marittime.

In conformità poi alla regola stabilita (Ordine di Servizio N. 171-1913) che nessuna tassa dovrà più essere riscossa in aumento ai prezzi indicati sui biglietti, la detta quota di cent. 10 per spese di stampa dovrà essere conglobata, in un'unica cifra, col prezzo del biglietto risultante dall'allegato N. 1 alla nuova Parte I della Tariffa.

4. Per la stessa ragione nessuna tassa di bollo dovrà riscuotersi nei casi di proroga della validità dei biglietti di andata e ritorno e cambi di classe accennati ai punti 7° ed 8° dell'Ordine di Servizio 186-1910.

5. Quanto è detto al punto 7° del precitato Ordine di Servizio circa le proroghe dei biglietti di andata e ritorno concesse dalle agenzie della Società Nazionale dei Servizi marittimi s'intende riferito, dal 1° luglio 1913, alle Agenzie della Società di Navigazione « Sicilia » e « Marittima Italiana », le quali sostituiranno da tale data, la Società Nazionale nell'esercizio delle linee interessanti il servizio cumulativo colla Sardegna.

6. Per la tassazione delle spedizioni di bagagli e bicicli si richiamano le disposizioni dei punti 11° e 12° dell'Ordine di Servizio N. 106-1910, coll'avvertenza che ai prezzi complessivi di ogni spedizione dovranno aggiungersi cent. 10 per tassa e sovratassa di bollo relativa alle percorrenze marittime, in conformità di quanto è detto nelle annotazioni poste negli allegati N. 3 e 4 della nuova Parte I della Tariffa, indicandola, come di regola, sulle bollette di spedizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 176. (C).

I. Servizio interno marittimo. - II. Servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione esercitate dallo Stato.

(Vedi Ordini di Servizio N. 148, 271 e 300-1910).

I.

a) In relazione all'articolo 5 della legge per l'Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle Ferrovie dello Stato devono essere aumentati del 6 per mille anche i prezzi dei trasporti viaggiatori, bagagli, valori, merci e bestiame sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Per provvedere a tali aumenti sono state pubblicate e verranno distribuite nei modi d'uso, due Appendici;

— l'Appendice 1ª al « Regolamento e Tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato » edizione 1° dicembre 1910, diramato coll'Ordine di Servizio N. 300-1910;

— l'Appendice 1ª alle « Condizioni e tariffe pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato » edizione 1° dicembre 1910, diramate col suddetto Ordine di Servizio N. 300-1910.

b) Per effetto del disposto dell'art. 16 della legge 685 del 30 giugno 1912 sulle nuove Convenzioni marittime, la linea D, Napoli-Messina-Reggio C.-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno, di cui l'allegato *B* alla legge 5 aprile 1908 N, 111, cessa di appartenere all'esercizio di Stato, al quale rimangono pertanto, dalla data suddetta, le sole linee:

Civitavecchia-Golfo Aranci-Maddalena e viceversa.

Golfo Aranci-Terranova e viceversa.

Napoli-Palermo e viceversa.

c) In dipendenza dell'aumento di cui al punto 1 i prezzi speciali della traversata Napoli-Palermo per i possessori dei biglietti

di abbonamento ferroviari ordinari intera rete e speciali delle serie XII e XVIII (di cui l'Istruzione per le Agenzie della Navigazione dello Stato, diramata coll'Ordine di Servizio N. 300-1910), sono sostituiti da quelli seguenti:

	I Cl.	II Cl.	III Cl.
Sola andata Napoli-Palermo, o viceversa	L. 17,20	L. 11,45	L. 5,75
Tassa e sopratassa di bollo e stampa	» — 15	» — 15	» 0,15
	L. 15,35	L. 11,60	L. 5,90
Andata e ritorno Napoli-Palermo o viceversa	L. 29,25	L. 19,50	L. 9,75
Tassa e sopratassa di bollo e stampa	» — 30	» — 30	» 0,30
	L. 29,55	L. 19,80	L. 10,05

d) Nulla è innovato nel servizio interno marittimo per quanto riguarda l'applicazione della tassa e sovratassa di bollo.

II.

Con le appendici di cui al comma *a*) del precedente punto I viene distribuita anche quella N. 1 al « Regolamento pel trasporto dei passeggieri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato », edizione dicembre 1910, diramata coll'Ordine di Servizio N. 300-1910, la quale contiene tutte le modificazioni da apportarsi al detto Regolamento in dipendenza della soppressa linea *D* e dello aumento dei prezzi del 6 per mille.

Per ciò che riguarda i trasporti di valori e di merci, si fa presente che l'aumento del 6 per mille è da computarsi, per il percorso terrestre, con le modalità di cui al Capo III dell'Ordine di

Servizio N. 171-1913. L'aumento stesso è da farsi, in quanto sia del caso, anche sulle tasse accessorie indicate nella tabella, allegato *F* del Regolamento.

Colla soppressione della linea *D* restano, di conseguenza, soppressi i transiti marittimi di Siracusa, Catania, Giarre Riposto, Messina e Reggio C.; perciò tutte le stazioni ammesse al servizio diretto terrestre-marittimo potranno distribuire biglietti per la via Napoli-Palermo e viceversa senza più tener conto degli istradamenti indicati nell'allegato *B* del Regolamento, il quale Allegato, come risulta dall'Appendice, è soppresso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 177. (C.).

Biglietti a tagliandi delle succursali in Italia di agenzie estere.

Dal 1° luglio 1913, i biglietti a tagliandi e le copertine in distribuzione presso le succursali in Italia di Agenzie estere (Ditta Cook e Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits) verranno sostituiti con altri alquanto modificati.

1. *Modello dei nuovi tagliandi.* — I nuovi tagliandi (per percorsi tanto a tariffa generale quanto a tariffa differenziale *A*) sono di modello uguale a quello dei tagliandi in fornitura alle Agenzie estere per la vendita fuori Italia, di cui l'Ordine di Servizio Numero 106-1907.

I tagliandi delle succursali italiane continueranno peraltro ad essere contraddistinti colla ruota alata stampata in rosso sugli scontrini e porteranno come ora l'indicazione del nome e della sede dell'Agenzia distributrice.

2. *Modello della copertina.* — La nuova copertina è di modello simile a quello della copertina in uso per le Agenzie estere, ed è pur essa contraddistinta mediante la ruota alata stampata in rosso e dall'indicazione del nome e della sede dell'Agenzia distributrice.

3. *Validità e distribuzione dei tagliandi.* — I tagliandi rilasciati dalle succursali in Italia di Agenzie estere possono essere utilizzati entro il periodo di 30 giorni dalla data della loro distribuzione risultante dal timbro a fori dell'Agenzia

La distribuzione di un solo tagliando non è ammessa da parte delle succursali italiane di Agenzie estere.

È fatta solo eccezione per i viaggi diretti a stazioni di confine, ed in questo caso l'unico tagliando distribuito dovrà naturalmente essere rilasciato con la relativa copertina.

4. *Proroga di validità dei tagliandi.* — Detto periodo di utilizzazione del biglietto può essere prorogato per un periodo indivisibile di 30 giorni, mediante pagamento di un supplemento di tassa del 10 % sul prezzo complessivo dei tagliandi che rimangono da utilizzarsi all'atto della domanda della proroga, domanda che potrà essere presentata anche dopo che sia spirato il termine originale di validità, ma, beninteso, non oltre i 30 giorni ammessi per la proroga.

A tal uopo, sull'ultima pagina della copertina in distribuzione nelle succursali in Italia delle Agenzie estere esiste apposita avvertenza seguita da un quadretto nel quale, a cura della stazione che accorda la proroga, saranno da inscriversi gli estremi dei tagliandi prorogati e la somma riscossa. Sotto a tale quadretto dovranno indicarsi, nello spazio allo scopo riservato, gli estremi del biglietto di supplemento emesso per la proroga, biglietto che dovrà unirsi con gomma al biglietto prorogato.

La proroga di cui trattasi può essere accordata da qualunque stazione della Rete dello Stato *ma non dalle Agenzie.*

***

In tutto quant'altro non è previsto nel presente Ordine di Servizio, l'uso dei tagliandi di cui trattasi è soggetto alle norme e condizioni in vigore per i tagliandi distribuiti fuori Italia dalle Agenzie estere, di cui l'Ordine di Servizio N. 106-1907.

Il presente Ordine di Servizio, che serve di complemento a quello suddetto N. 106-1907, annulla e sostituisce completamente

ogni e qualunque pubblicazione in materia fatta dalle cessate Società esercenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 178. (C).

Aggiunta del percorso " Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine " agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali ed a quelli ordinari per l'intera rete *a pronto pagamento.*

(Vedi Ordini di Servizio N. 72-1907, 302-1908 e 223-1910).

I.

Per accordi intervenuti con la « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane », è stato stabilito che l'aggiunta del percorso « Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine », già ammessa pei biglietti d'abbonamento speciali delle serie III, III-*bis*, V, XIV e XVI (Ordine di Servizio N. 72-1907), possa effettuarsi, in seguito a richiesta, anche pei biglietti di abbonamento speciali della Serie *E* e per quelli ordinari intera rete a pagamento immediato, esclusi quindi quelli a pagamento rateale.

I prezzi da riscuotersi per l'aggiunta suddetta agli indicati abbonamenti sono i seguenti:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per gli abbonamenti validi giorni 15-30 ed un mese	9.15	6.75	4.30
Per gli abbonamenti validi mesi 2 .	13.75	10.10	6.45
» » » » 3 .	18.30	13.45	8.55
» » » » 4 .	22.40	16.40	10.65
» » » » 5 .	26.50	19.35	12.75
» » » » 6 .	30.60	22.25	14.85
» » » » 7 .	34.70	25.15	16.95
» » » » 8 .	38.75	28.00	19.05
» » » » 9 .	42.80	30.95	21.15
» » » » 10 .	46.85	33.85	23.25
» » » » 11 .	50.90	36.75	25.35
» » » » 12 .	54.90	39.65	27.45

Per gli abbonamenti speciali delle indicate serie aventi la validità di un anno e per quelli intera rete con la validità di mesi 6 ad un anno rilasciati a due persone della stessa Ditta si applicano i prezzi suddetti aumentati di 1/3 e arrotondati, quando del caso, ai cinque centesimi superiori; p. e. per un biglietto di 2ª classe valido un anno si dovranno riscuotere L. 52.90, cioè L. 39.65 + 13.25 (39.65 : 3 = 13,21, arrotondato a 13.25).

II.

L'aggiunta dell'indicato percorso deve essere richiesta contemporaneamente al biglietto d'abbonamento cui si riferisce e sullo stesso modello C[1]-217 per gli abbonamenti speciali e C[1]-218, per quelli intera rete, ed è ammessa soltanto per la medesima classe, decorrenza e durata dell'abbonamento al quale va unito.

L'aggiunta è ammessa tanto pei biglietti che vengono rilasciati dalle stazioni, quanto per quelli emessi dagli Uffici e viene concessa mediante apposizione, da parte degli Uffici di emissione dei biglietti di abbonamento di cui l'Allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 106-1910, (modificato dagli Ordini di Servizio N. 200 e 385-1912), di apposita stampiglia recante la dizione: « Vale anche per la linea Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine: prezzo supplementare L.......... », dizione che dovrà essere autenticata con la firma del titolare dell'Ufficio di emissione.

Conseguentemente, le stazioni ammesse al rilascio dei biglietti di abbonamento speciali ed intera rete dovranno, in siffatti casi, spedire i biglietti da esse preparati (comprendenti nel prezzo anche l'importo del percorso da aggiungersi) all'Ufficio di emissione al quale fanno capo per gli abbonamenti ordinari, affinchè esso vi apponga la sopracitata autorizzazione di validità per la linea Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine, ciò che l'Ufficio eseguirà sollecitamente restituendo quindi il biglietto alla stazione emittente.

Da tale procedimento sono dispensate le stazioni di Udine, Venezia S. Lucia e l'Agenzia Movimento Forestieri di Venezia le quali per i biglietti di abbonamento che esse sono autorizzate a rilasciare direttamente, quando venga chiesta l'aggiunta di per-

corso di cui trattasi emetteranno esse stesse insieme all'abbonamento, un apposito foglietto, di cui sono fornite, portante le indicazioni del percorso medesimo, del prezzo relativo e della validità.

Tale foglietto dovrà essere completato con l'apposizione del timbro e con l'indicazione del nome del titolare (che dovrà firmarlo), della serie, classe, numero e validità del relativo biglietto d'abbonamento, al quale deve essere unito dalla parte del margine gommato.

III.

Disposizioni contabili.

Le somme riscosse suppletivamente per l'aggiunta della percorrenza di cui trattasi devono essere dalle stazioni contabilizzate nel prospetto degli abbonamenti speciali di seguito a quelli di congiunzione, indicando la serie, il numero ed il periodo di validità del biglietto cui si riferiscono.

Dagli Uffici autorizzati a concedere l'aggiunta del percorso in questione dovrà essere fatta opportuna comunicazione mensile al Controllo Viaggiatori e Bagagli (Ufficio I) in Firenze.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce: il punto 8° di quello N. 72-1907 e gli Ordini di Servizio N. 302-1908 e 223-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 179. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 92-1913).

Col 1° luglio 1913, alla Società Nazionale di Servizi Marittimi subentreranno, per l'esecuzione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg., la So-

cietà di Navigazione per servizi postali e commerciali sovvenzionati « Marittima Italiana », la Società di Navigazione « Sicilia » e la « Società Italiana di Servizi Marittimi ».

Lo scambio dei colli continuerà ad aver luogo nei porti di Genova, Livorno, Napoli, Reggio Calabria, Messina, Palermo, Catania, Siracusa, Brindisi, Bari, Ancona e Venezia.

Per effetto della soppressione e dell'aggiunta di alcuni scali destinatari e di un diverso aggruppamento degli scali stessi, vengono ad essere notevolmente modificate varie parti dell'attuale fascicolo delle « Condizioni e Tariffe » valevoli per il servizio cumulativo di cui si tratta.

In conseguenza di ciò, dalla data suddetta il fascicolo in parola verrà sostituito da altro corrispondente, di edizione 1° luglio 1913, che sarà distribuito alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Fino a nuovo avviso nno è ammessa l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo per le destinazioni di Bengasi, Derna, Homs, Salahora e Tobruk.

Il nuovo fascicolo anzidetto sarà messo in vendita al pubblico al prezzo di cent. 30.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 180. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia).

(Vedi Ordine di Servizio N. 154-1913).

Col 1° luglio 1913, alla Società Nazionale dei Servizi Marittimi subentreranno, per l'esecuzione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica, la Società di navigazione « Sicilia » e la « Società Italiana di Servizi Marittimi ».

Lo scambio delle merci sarà effettuato con la Società di Navigazione « Sicilia » nei porti di Genova, Livorno, Napoli, Reggio Calabria, Messina, Palermo, Catania e Siracusa e con la « Società

Italiana di Servizi Marittimi » nei porti di Venezia, Ancona, Bari e Brindisi.

In conseguenza, però, della nuova sistemazione delle linee marittime sovvenzionate, saranno esclusi dal servizio, per le destinazioni di Homs, Misurata, Derna e Tobruk, i porti di transito di Ancona, Bari, Brindisi, Palermo e Venezia.

I trasporti diretti ai detti scali marittimi dovranno, quindi, essere avviati per il porto di transito più vicino alla stazione di partenza, all'infuori dei cinque nominati nel precedente capoverso salvo, beninteso, che lo speditore abbia domandato sulla lettera di vettura l'inoltro per altro porto ammesso.

Per le modificazioni, che, in relazione a quanto precede, devono essere fatte nelle « Condizioni e Tariffe » valevoli per il servizio cumulativo di cui si tratta, è stata pubblicata la 1ª Appendice alle « Condizioni e Tariffe » medesime che sarà distribuita alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Si conferma, poi, che, fino a nuovo avviso, l'accettazione dei trasporti in servizio cumulativo è ammessa per le sole destinazioni di Tripoli e di Misurata.

L'Appendice anzidetta sarà messa in vendita al pubblico al prezzo di cent. 10.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 181. (C.).

Facilitazioni pei trasporti di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 247-1911).

Si avverte che la concessione della gratuità, di cui l'Ordine di servizio N. 247-1911 pei trasporti di materiali occorrenti alla costruzione degli Istituti pel ricovero e l'educazione degli orfani, da erigersi nelle provincie di Messina e di Reggio Calabria, a cura

dell'Opera Nazionale di Patronato « Regina Elena », è prorogata fino al 31 dicembre 1913.

Restano ferme tutte le modalità e condizioni per l'eseguimento dei trasporti, di cui al citato Ordine di servizio, e si ricorda, in particolar modo, che la gratuità riguarda soltanto il percorso sulle linee esercitate dallo Stato e che essa non può accordarsi senza l'autorizzazione dei Capi dei Compartimeni, che deve risultare da relativa annotazione apposta sulle lettere di porto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 182. (M. C. L.).

Estensione di servizio a Pavona.

Dal giorno 1° luglio 1913 la fermata di Pavona, della linea Roma-Velletri, ora ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 100, sarà abilitata anche, *in via provvisoria*, ai trasporti a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni a carro completo tanto in arrivo che in partenza per conto dell'impresa Rosazza Peppino, assuntrice dei lavori del secondo lotto della linea direttissima Roma-Napoli, e verso pagamento delle tasse calcolate in base all'avvertenza C pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) ».

Inoltre a tutti indistintamente i suindicati trasporti a piccola velocità ordinaria ed a carro completo, siano essi effettuati in affrancato come in assegnato, la fermata di Pavona applicherà una sopratassa di L. 0,45 per tonnellata indivisibile da contabilizzarsi nei riassunti come « introiti a rimborso di spesa per binari raccordati ».

Per effetto dell'accennata abilitazione la fermata stessa è stata dotata di due binari tronchi allacciati tra loro. Uno di tali binari è poi allacciato a quello di corsa mediante una traversata, il devia-

toio della quale inserito sullo stesso binario di corsa alla progressiva Km. 9+455 è incontrato di punta dai treni pari.

Inoltre sono stati messi in opera a protezione della fermata due segnali a disco girevole di 2ª categoria, collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dalla punta del deviatoio di allacciamento di m. 697 quello verso Roma e di m. 1003 quello verso Velletri.

La manovra dei segnali è opportunamente collegata con quella dei deviatoi della traversata.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 68 del suddetto prontuario, di fronte al nome di Pavona, nella colonna 10, si dovrà esporre la lettera O col richiamo (13), riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente:

(13) Limitatamente ai trasporti a carro completo tanto in arrivo che in partenza per conto dell'Impresa Rosazza Peppino, assuntrice dei lavori del 2° lotto della linea direttissima Roma-Napoli, con applicazione delle tasse in base all'avvertenza C, a pagina 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione.

— a pagina 231, di contro al nome di Pavona, sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

Pavona	30. 15	679 (1) 689 (2)	693 (1) 703 (2)

riportando in calce le seguenti note:

(1) Distanza effettiva. (2) Distanza virtuale già computata secondo le norme indicate a pagina 5, avvertenza C.

Inoltre nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti delle merci ,di contro al nome della stazione di Pavona, deve essere indicata anche la distanza virtuale seguendo le norme in appresso, ed alle due distanze così risultanti devono essere esposti, rispettivamente, i richiami (1) e (2) alle note da riportarsi in calce:

(1) Distanze effettive;

(2) » virtuali.

Nei prontuari delle stazioni di Roma, in quello della stazione di Ciampino ed in quelli che per Pavona hanno la distanza attuale computata in transito di Roma o di Ciampino, la distanza virtuale deve essere quella attuale aumentata di Km. 5.

Nei prontuari di Civita Lavinia e di Artena Valmontone la distanza virtuale per Pavona deve essere quella attuale aumentata di Km. 9.

In tutti gli altri prontuari la distanza virtuale per Pavona deve essere quella effettiva aumentata di Km. 10.

Infine nel fascicolo « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio direto ferroviario-marittimo* (edizione 1° luglio 1910) », a pagina 11, di contro al nome di Pavona, sostituire le atuali distanze con le seguenti:

Pavona	105*	242*	693*
	110**	252**	703**

riportando a piè di pagina le seguenti note:

* Distanza effettiva;

** Distanza virtuale.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 183. (M. e C.).

Estensione di servizio nella stazione di Torino Smistamento.

(Vedi Ordini di Servizio N. 8, 12 e 91-1907 e 125-1909).

A datare dal 1° luglio 1913 la stazione di Torino Smistamento viene abilitata al completo servizio dei trasporti a P. V. O. compresi i veicoli, restando quindi abrogate le limitazioni finora vigenti pel servizio stesso nella detta stazione.

Inoltre la stazione medesima viene ammessa ai trasporti in partenza di bestiame equino eseguiti per conto esclusivo delle Amministrazioni dello Stato.

Rimane ferma l'abilitazione della suddetta stazione ai trasporti di merci a P. V. Accelerata in arrivo.

La stazione di Torino Smistamento è provvista di piano caricatore con carico di testa e di fianco.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio 1° maggio 1913 (Parte II) » a pag. 20 sostituire la nota (38) con la seguente:

(38). *Torino Smistamento.* — Ammessa al completo servizio della P. V. O., compresi i veicoli, ai trasporti di merci a P. V. Acc. in arrivo, ed ai trasporti di bestiame equino in partenza eseguiti per conto esclusivo delle Amministrazioni dello Stato.

— nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 98 di contro al nome della stazione di Torino Smistamento nella colonna 10 depennare il richiamo (10), nelle colonne 11 e 12 aggiungere rispettivamente le lettere V (7) e B (10) e nelle colonne 15 e 16 le lettere T ed F, riportando in calce la seguente nota (7):

(7). Limitatamente ai trasporti a P. V. e modificando la nota (10) come in appresso:

(10) Limitatamente ai trasporti in partenza di bestiame equino eseguiti per conto delle Amministrazioni dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 184. (R.).

Quadro orario delle paghe.

Con richiamo alle comunicazioni di cui nell'Ordine di Servizio N. 369-1912, si avverte che è stato pubblicato in fascicolo a parte il testo definitivo del quadro-orario per le paghe al personale e dell'elenco delle stazioni, ripartite per Compartimento, colla indicazione della periodicità a ciascuna prescritta per l'effettuazione dei versamenti alle Casse.

Tale fascicolo viene distribuito nel quantitativo opportuno ai Servizi d'Esercizio e Centrali, alle Unità Speciali, all'Ufficio Stralcio, alle Divisioni ed Uffici Compartimentali e alle Sezioni Lavori, con avvertenza che le nuove disposizioni relative alle paghe del personale andranno in vigore alla fine del corrente mese di giugno.

Ordine di Servizio N. 185. (M. e L.).

Visite periodiche di controllo agli apparecchi di segnalamento nelle stazioni e lungo le linee.

Allo scopo di assicurare che gli apparati di segnalamento in genere, tanto nelle stazioni che lungo le linee siano mantenuti in buono stato ed in condizioni di regolare funzionamento, si dispone che i detti impianti vengano periodicamente sottoposti a visite e verifiche speciali e ad opportune manovre di prova.

All'uopo tali apparati si considerano distinti nelle tre seguenti categorie.

I. — *di esclusiva manutenzione del Servizio Lavori*:

a) apparati di blocco, loro segnali ed accessori;

b) dischi, semafori e segnali sussidiari e loro accessori, manovrati da apparati centrali o la cui manovra è collegata a quella dei deviatoi con serrature;

c) dischi, e semafori delle stazioni e lungo linea quando non vi siano apparecchi elettrici di controllo;

d) segnali acustici come sparallarmi, mettipetardi e risuonatori anche se muniti di controllo elettrico.

II. — *di manutenzione promiscua dei Servizi Lavori e Movimento*:

e) controlli elettrici delle sbarre manovrabili a distanza;

f) dischi e semafori delle stazioni e lungo linea se provveduti di apparecchi elettrici di controllo e quando la loro manovra non sia comunque centralizzata.

III. — *di manutenzione esclusiva del Servizio Movimento*:

g) segnalamenti elettrici lungo le linee, indipendenti dai segnali fissi come segnalamento a campana, sonerie d'avviso ai passaggi a livello, ecc.

A cura dei funzionari all'uopo delegati si dovrà procedere a visita dettagliata e diligente di ogni parte dell'impianto ed a prova pratica del suo funzionamento complessivo e ciò almeno una volta ogni trimestre per gli apparecchi di cui ai punti I e II, ed almeno una volta ogni semestre per quelli di cui al punto III.

Tale incarico dovrà di massima essere affidato:

Per la prima categoria ad un funzionario della Divisione Lavori interessata; per la seconda categoria a due funzionari, uno della Divisione Movimento e l'altro della Divisione Lavori; per la terza categoria ad un funzionario della Divisione Movimento.

Del risultato della visita e prova dovrà farsi rapporto su apposito modulo da inviarsi agli Uffici da cui dipendono i funzionari che procedettero alla constatazione.

I Servizi interessati dirameranno opportune istruzioni tecniche per stabilire il modo di procedere alla visita ed alle prove ed il modulo del rapporto.

Per i segnali che interessano le stazioni, sul libro di consegna delle stazioni stesse, si dovrà praticare annotazione comprendente, in modo sommario, l'esito della visita e della prova, le eventuali raccomandazioni circa l'uso degli apparecchi, la loro correzione ecc. Tale annotazione colla indicazione della data e colla firma del Funzionario o dei Funzionari dai quali fu eseguita la visita e la prova dovrà essere controfirmata dal Capo stazione in segno di averne preso atto.

Indipendentemente dalle visite periodiche di cui sopra i Funzionari competenti dovranno procedere di propria iniziativa a tutte quelle visite o verifiche che si renderanno necessarie sia per condizioni speciali degli impianti, sia per rimozione di guasti o difetti, sia per controllare lavori eseguiti e simili.

Le visite periodiche non esoneranno chiunque concorra o sia interessato alla manovra degli apparecchi dall'obbligo di prontamente segnalare le constatate o sospettate anormalità di funzionamento degli apparecchi medesimi.

Dei guasti e difetti riscontrati nei meccanismi più sopra indicati dovrà essere prontamente dato avviso al personale al quale è affidata la loro manutenzione.

Ordine di Servizio N. 186. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 298-1912).

A decorrere dal 1° luglio 1913, le stazioni di Iselle di Trasquera e Pallanza Fondo Toce saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra le Ferrovie dello Stato e la Società Veneziana di navigazione a vapore.

Nell'allegato N. 1 alle Condizioni e tariffe valevoli per il detto servizio (edizione 1° agosto 1904) si dovranno quindi fare le seguenti aggiunte:

	PORTI DI TRANSITO					
	Ancona		Bari		Venezia	
Iselle di Trasquera	562	36	1008	43	407	33
Pallanza Fondo Toce . . .	514	35	960	42	359	32

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 187. (M.).

Facoltà di servizio nella stazione di Livorno S. Marco.

(Vedi Ordini di Servizio N. 160-1910, 189-1911 e 170-1911).

Sono prorogate fino a nuovo avviso le facoltà di servizio nella stazione di Livorno S. Marco di cui all'Ordine di Servizio Numero 170-1912.

Dal 1° luglio 1913 però detta stazione viene disabilitata dall'eseguimento e ricevimento dei trasporti, tanto di bestiame che di merci a G. V. ed a P. V. A., per i quali i mittenti, in base alle disposizioni di tariffa, avessero a richiedere l'inoltro con i treni diretti ed accelerati.

In conseguenza di ciò nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » a pag. 50 di contro al nome di Livorno

S. Marco, nelle finche 8, 9 e 12 si dovrà esporre, di fianco alle lettere G, A e B, il richiamo (8) riportando a piè di pagina la seguente annotazione:

(8) Esclusi i trasporti da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti ed accelerati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 188. (C.).

Disposizioni relative al definitivo assetto degli uffici di controllo dei prodotti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 388-1912).

A datare dal 1° luglio 1913 avrà completa attuazione l'ordinamento degli Uffici di Controllo dei Prodotti, quale risulta dall'Ordine Generale N. 29-1912, cessando le attribuzioni provvisoriamente deferite, con l'ultima parte dell'Ordine Generale predetto, agli Uffici 3°, 4° e 10°.

Richiesta dei documenti di trasporto.

Resta, quindi, inteso, che le richieste di comunicazione dei documenti di trasporto con data di spedizione o di transito posteriore al 30 giugno 1913, dovranno essere dirette, da parte degli Uffici cui potessero occorrere, esclusivamente, all'Ufficio 3° se trattasi di trasporti in servizio cumulativo italiano ed all'Ufficio 4° se trattasi di trasporti in servizio cumulativo internazionale.

Reclami, rimborsi e verbali di accertamento relativi ai trasporti merci.

Dalla data anzidetta, tutto quanto riflette i reclami del pubblico per eccedenza di tassazione, gli avvisi di eccedenza. Mo-

dello Ci-1014 ed i verbali di accertamento abusi, resta esclusivamente deferito all'*Ufficio Reclami tassazione merci* in Torino, sia che i trasporti appartengano al servizio interno o al servizio cumulativo (italiano ed internazionale) sia che abbiano avuto luogo a G. V. o P. V. Acc., quanto a P. V. Ordinaria.

Si ricorda quindi alle stazioni che al detto *Ufficio Reclami tassazione merci* dovranno esclusivamente essere inviati i tagliandi A dei verbali di accertamento abusi Mod. Ci-486, di cui all'Art. 37 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni merci, » a qualsiasi servizio o gestione appartengano i trasporti.

Soltanto i carteggi già iniziati a tutto il 30 giugno 1912 dall'Ufficio 3° di Firenze per i titoli sopra accennati, riguardanti la gestione G. V. e P. V. Acc., dovranno essere condotti a termine dal detto Ufficio al quale occorrerà pertanto si rivolgano, fino ad esaurimento di detti carteggi, le stazioni e gli uffici.

Per quanto riguarda i reclami, i verbali di accertamento abusi, o gli avvisi di eccedenza Mod. Ci-1014 relativi ai trasporti in servizio diretto terrestre marittimo e cumulativo ferroviario marittimo resta ferma la competenza dell'*Ufficio* 11° *Contabilità dei Prodotti*, incaricato di tutte le operazioni inerenti ai detti due servizi.

Riassunti arrivi suppletori.

Per quanto riflette gli arrivi a G. V. e P. V. Acc. ed a P. V. Ordinaria del mese di luglio 1913, tanto del servizio cumulativo italiano, quanto del servizio cumulativo internazionale, le stazioni dovranno compilare separati riassunti arrivi per tutti i trasporti aventi data di transito anteriore al mese stesso come è detto nella Circolare N. 9v-1913.

Detti riassunti separati dovranno far parte della Contabilità ordinaria del mese di luglio 1913 ed essere trasmessi *ai nuovi Controlli di competenza*. Però le risultanze relative saranno da iscriversi separatamente sui Riepiloghi dei riassunti del servizio cumulativo italiano e su quelli del servizio cumulativo internazionale, coll'ndicazione « Suppletori del mese di giugno 1913 ».

Contestazione dei rilievi.

Alla fine di ogni mese, le stazioni continueranno a compilare pei rilievi in contestazione ancora in rimanenza, separati elenchi, Mod. C-I-518, per gestione, con la differenza che, per la definitiva costituzione dei suddetti Uffici di Controllo, i titoli riguardanti il servizio cumulativo italiano ed internazionale dovranno essere suddivisi come appresso:

a) rilievi delle due gestioni G. V. e P. V. concernenti i trasporti in servizio cumulativo italiano;

b) rilievi delle due gestioni G. V. e P. V. concernenti i trasporti in servizio cumulativo internazionale.

Resta inteso che i rilievi relativi al servizio cumulativo internazionale a G. V. emessi su contabilità anteriori al 1° luglio 1913, saranno da iscriversi con quelli del servizio cumulativo italiano posteriori a tale data e che i rilievi relativi al servizio cumulativo italiano a P. V. emessi su contabilità anteriori al 1° luglio 1913, saranno da inscriversi con quelli del servizio internazionale, posteriori alla data stessa, secondo cioè le attuali competenze degli Uffici 3° e 4° ai quali debbono appunto pervenire contestati.

Invio delle contabilità ai controlli.

Per effetto di quanto precede, i pacchi D ed E nei quali ora devono essere racchiusi promiscuamente elaborati e documenti riguardanti i servizi cumulativo italiano e cumulativo internazionale, dovranno essere confezionati come segue:

pacco D - Contabilità merci del servizio cumulativo italiano delle due gestioni G. V. e P. V.

pacco E - Contabilità merci del servizio internazionale delle due gestioni G. V. e P. V.

CONTABILITÀ DEI TRANSITI INTERNI.

Dovendo anche la contabilità dei transiti essere trasmessa ai Controlli cumulativo italiano e cumulativo internazionale secondo la nuova rispettiva loro competenza, occorre che i transiti interni, che già compilano riassunti separati per i due servizi cumulativi, facciano luogo ad analoga suddivisione anche dei riepiloghi dei riassunti di cui all'art. 9 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni di transito ».

Perciò, fino a quando detti Riepiloghi non verranno ristampati, i transiti interni dovranno redigere due riepiloghi Modello Ci-553 per la G. V. e due riepiloghi Mod. Ci-537 per la P. V. e precisamente:

Un	Mod.	Ci-533	per i	trasporti a	G. V.	in	servizio cumulativo	italiano
»	»	» -533	»	»	»	»	»	internazionale
»	»	» -537	»	»	P. V.	»	»	italiano
»	»	» -537	»	»	»	»	»	internazionale

L'accennata suddivisione tra i due servizi cumulativo italiano ed internazionale dovrà pure figurare, secondo le risultanze dei riepiloghi Mod. Ci-533 e Ci-537, sul conto corrente Mod. Ci-552, tanto nella parte *debito* come nella parte *credito*. A tale esigenza i transiti interni avranno cura di far rispondere lo stampato, che ora prevede la riunione delle due cifre, mediante opportune annotazioni manoscritte.

L'invio dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi, coi relativi allegati, di cui all'articolo 32 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni di transito », avverrà per parte dei transiti interni secondo la rispettiva nuova competenza degli Uffici di Controllo.

Saranno quindi inviati:

a) al *Controllo merci cumulativo italiano*, in Firenze, (pel consueto tramite dell'Ufficio Contabilità dei prodotti) i riassunti e documenti dei trasporti in servizo cumulativo italiano delle due gestioni G. V. e P. V.;

b) al *Controllo merci cumulativo internazionale* in Torino, i riassunti e documenti dei trasporti in servizio internazionale delle due gestioni G. V. e P. V.

Il conto corrente Mod. C1-553 e gli altri elaborati continueranno ad essere inviati all'Ufficio Contabilità dei Prodotti (11°) in Firenze, *al quale dovranno pure essere trasmessi i quattro riepiloghi dei riassunti Mod. C1-533 e C1-537, compilati come è detto sopra.*

Col conto corrente della seconda quindicina di ogni mese i transiti dovranno rimettere un conto corrente mensile, Modello C1-553, che riassuma in uniche cifre le rislutanze dei due conti correnti quindicinali.

Nulla è variato nelle date di invio della contabilità ed elaborati di cui nel presente punto.

Contabilità dei transiti internazionali.

Nulla è innovato nella contabilità dei transiti internazionali.

Solo è da avvertire che i riassunti delle spedizioni e degli arrivi di ambedue le gestioni G. V. e P. V., coi relativi allegati, dovranno essere tutti inviati al *Controllo merci cumulativo internazionale* (Ufficio 4°) in Torino, nelle date stabilite dall'articolo 32 delle « Norme contabili pel servizio delle gestioni di transito ».

Il conto corrente Mod. C1-553 e gli altri elaborati continueranno ad essere inviati all'*Ufficio Contabilità dei Prodotti* (11°) in Firenze, *al quale dovranno pure essere trasmessi i riepiloghi dei riassunti Mod. C1-532 e Mod. C1-536, di cui all'articolo 23 delle succitate « Norme contabili ».*

Col conto corrente della seconda quindicina di ogni mese, i transiti dovranno rimettere un conto corrente mensile, Modello C1-553, che riassuma in uniche cifre le risultanze dei due conti correnti quindicinali.

Contabilità delle agenzie doganali.

A parziale modificazione dell'articolo 41 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato sulle ferrovie », le Agenzie doganali invieranno tutte le carte contabili riguardanti la gestione

G. V. al *Controllo merci servizio internazionale* (Ufficio 4°) in Torino, insieme con gli elaborati riguardanti la gestione P. V.

All'*Ufficio Contabilità dei Prodotti* (11°) in Firenze, continuerà ad essere inviato il conto corrente Mod. Ci-580 e relativi allegati specificati nel prospetto D del Modulo stesso, nonchè il Mod. Ci-585 Prospetto del debito e del credito.

Per l'invio delle suddette contabilità le agenzie doganali faranno, come ora, uso dei cartellini Mod. Ci-601 e Ci-602. La suddivisione delle carte della gestione G. V., già prescritta pel pacco destinato all'*Ufficio Contabilità Prodotti* in Firenze, dovrà essere osservata pel pacco destinato al *Controllo merci internazionale* in Torino, usando l'apposito cartellino Mod. C-I-607, in modo che gli elaborati della G. V. restino divisi da quelli della P. V.

Carteggi della gestione anteriore al 1° luglio 1913.

Fermo restando quanto viene disposto al principio del presente Ordine di Servizio in materia di reclami, avvisi di eccedenza e di verbali di accertamento abusi, resta inteso che la trattazione di ogni altra specie di carteggi per trasporti anteriori al 1° luglio 1913 continuerà ad essere fatta da parte degli Uffici 3°, 4° e 10° secondo le rispettive loro attuali attribuzioni.

È pure inteso che la contabilità merci delle stazioni e dei transiti dei servizi cumulativo italiano ed internazionale della seconda quindicina del mese di giugno sarà ancora da confezionarsi e da spedirsi secondo risulta dalla 1ª Appendice alle « Norme contabili » (O. S. 388/912).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 189. *(Esercizio Secondarie Sicule).*

Trasporti richiedenti l'uso di carri congiunti sulle Ferrovie Secondarie a scartamento ridotto della Sicilia.

A modificazione del Cap. III delle Norme relative ai trasporti sulle linee a scartamento ridotto della Sicilia (Alleg. *C* all'Ordine di Servizio N. 249-1912) si avverte che a datare dal 1° luglio 1913, sarà ammesso sulle linee a scartamento ridotto tanto in servizio locale quanto in servizio diretto il trasporto con treni misti ordinarii delle merci richiedenti l'uso di carri congiunti subordinandolo però alle seguenti condizioni.

a) le merci da trasportarsi non devono avere una lunghezza superiore a m. 12.10 mentre la lunghezza della merce da trasportarsi con carri isolati non deve eccedere i m. 5.25;

b) il trasporto con i treni ordinari misti è ammesso nei due sensi nelle linee con pendenza inferiore al 25 per mille; nelle altre linee con pendenza eguale o superiore al 25 per mille il trasporto con detti treni sarà ammesso solo nel senso della salita.

Nel senso della discesa i detti trasporti potranno essere ammessi in via eccezionale a giudizio dell'Esercizio delle Ferrovie Secondarie e con treni speciali.

c) in ciascun treno ordinario non può attaccarsi più di una coppia di carri congiunti e la velocità dei treni non potrà in ogni caso superare i 25 chilometri per ora.

Ordine di Servizio N. 190. (C.).

Servizi diretti internazionali per viaggiatori e bagagli - Modificazioni ai prezzi di trasporto.

I. - Ristampa delle Tariffe.

In relazione a quanto è detto nel Capo III dell'Ordine di Servizio N. 171-1913, per effetto dell'applicazione della nuova

tassa di bollo proporzionale e dell'aumento inerente all'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, sono state stampate in data 1° luglio 1913, od altrimenti rettificate per mezzo di supplemento, le Tariffe quì appresso indicate:

1° Tariffa del Servizio diretto italo-francese, via Ventimiglia, Moncenisio e Sempione, in sostituzione di quella in data 1° marzo 1911 e del relativo fascicolo di varianti ai prezzi diramato il 1° luglio 1911;

2° Tariffa del servizio diretto italo-francese, via Gottardo-Sempione, in sostituzione di quella diramata il 1° luglio 1911;

3° Tariffa del Servizio diretto fra l'Italia e l'Inghilterra, via Gottardo, Sempione, Moncenisio e Ventimiglia attraverso la Francia, edizione bilingue (francese-italiana), in sostituzione di quella in data 1° gennaio 1911 e delle relative due Appendici;

4° Tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, edizione unica trilingue (tedesca, francese ed italiana), che sostituisce:

a) la Tariffa del servizio di cui trattasi, Via Sempione, edizione 1° marzo 1908 ed i relativi cinque supplementi;

b) la Tariffa dello stesso servizio via Gottardo, edizione 1° luglio 1908 ed i relativi cinque supplementi;

c) la tariffa del servizio, via Tirano, edizione 1° luglio 1911;

5° Tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Germania, via Gottardo e Sempione, edizione bilingue (tedesco-italiana), in sostituzione di quella in data 1° novembre 1908 e dei relativi tre supplementi;

6° Tariffa del servizio diretto italo-olandese per le vie: Gottardo, Sempione, Brennero e dei Tauri, edizione bilingue (tedesco-italiana), che sostituisce:

a) la Tariffa del servizio fra l'Italia, l'Olanda e l'Inghilterra via Gottardo e Sempione-Reno in data 1° febbraio 1909 ed i relativi fogli di correzione, per la parte che riguarda il servizio fra l'Italia e l'Olanda:

b) la Tariffa del servizio fra l'Italia da una parte ed il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra dall'altra, via Gottardo e Sempione-Sterpenich, in data 1° luglio 1911, per la parte concernente il servizio fra l'Italia e l'Olanda;

7° Tariffa del servizio italo-inglese via Gottardo, Sempione, Brennero e dei Tauri, edizione bilingue (tedesco-italiana) che sostituisce:

a) la Tariffa del servizio fra l'Italia, l'Olanda e l'Inghilterra via Gottardo e Sempione-Reno, in data 1° febbraio 1909 e relativi fogli di correzione, per la parte che riguarda il servizio fra l'Italia e l'Inghilterra:

b) la Tariffa del servizio fra l'Italia da una parte ed il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra dall'altra parte, via Gottardo e Sempione-Sterpenich, in data 1° luglio 1911, per la parte concernente il servizio coll'Inghilterra;

8° Tariffa dei servizi italo-austro-germanico e franco-italo-autro-germanico, via Brennero e Pontebba, edizione bilingue (tedesco-italiana), in sostituzione di quella in data 1° agosto 1908 e dei relativi supplementi;

9° Tariffa dei servizi italo-austro-ungarico via Peri, Cormons, Pontebba, Cervignano e Tezze e franco-italo-austro-ungarico via Ventimiglia, Peri, Cormons, Pontebba, Cervignano e Tezze, edizione bilingue (tedesco-italiana), in sostituzione di quella in data 1° marzo 1909, del relativo supplemento in data 1° agosto 1911 nonchè del fascicolo di varianti ai prezzi 1° gennaio 1910;

10° Tariffa del servizio fra l'Italia e la Svizzera, via Modane-Ginevra e via Ventimiglia-Ginevra, in sostituzione di quella in data 1° gennaio 1909 e del relativo supplemento;

11° Tariffa del servizio franco-italo-austriaco, via Sempione-Peri e Sempione-Cormons, in sostituzione di quella in data 1° dicembre 1909;

12° Supplemento 2° alla tariffa per il servizio fra l'Italia e l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda, edizione 1° luglio 1911.

Tale supplemento contiene i nuovi prezzi dei biglietti per e dalle stazioni delle Ferrovie Belghe dello Stato, nonchè le relative nuove tasse per la registrazione dei bagagli.

Colla diramazione del supplemento stesso si intendono annullate tutte le indicazioni contenute nella suddetta Tariffa riferibilmente alle relazioni per e dalle stazioni dell'Inghilterra e dell'Olanda, le quali figurano ora nella nuova Tariffa di cui al punto 7°;

13° Supplemento 2° alla tariffa 1° giugno 1910 per i servizi diretti italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$-Fiume e franco-italo-ungherese via $\frac{\text{Modane}}{\text{Ventimiglia}}$-Venezia-Fiume.

Tutte le nuove Tariffe ed i supplementi di cui trattasi verranno diramati, nei modi d'uso, alle stazioni alle Agenzie ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio 11° (Contabilità dei Prodotti) in Firenze.

La Tariffa del Servizio diretto franco-italo-austro-russo via Pontebba verrà ristampata quanto prima.

Frattanto, a cominciare dal 1° luglio 1913, deve essere sospesa la distribuzione dei biglietti e la registrazione diretta dei bagagli in base alla Tariffa edizione 1° settembre 1912 (Ordine di Servizio N. 264-1912), restando il servizio di cui trattasi limitato alle corrispondenze per e da Vienna, coi prezzi e le condizioni della Tariffa per il servizio franco-italo-austro-ungarico.

II. - Fornitura, correzione e restituzione dei biglietti.

Alla fornitura alle stazioni ed alle Agenzie interessate dei biglietti occorrenti per le nuove relazioni ammesse, nonchè dei listini gommati per la correzione del prezzo dei biglietti che non vengono sostituiti per ora, provvederà l'Ufficio 2° Affari Diversi Viaggiatori in Firenze.

Le stazioni e le Agenzie dal canto loro verseranno nei modi d'uso i biglietti delle corrispondenze che più non figurano nelle tariffe nuove, o che vengono sostituiti, e così pure restituiranno le etichette ed i « listini » bagagli per le destinazioni estere non più ammesse alla registrazione diretta, mentre richiederanno al competente Magazzino stampe le etichette ed i « listini » occorrenti per le relazioni nuove, oppure afferenti ad itinerari nuovi ammessi.

III. - BIGLIETTI PER E DALL'ESTERO VALEVOLI PER DIVERSI ITINERARI.

Itinerari Facoltativi. — Oltre agli attuali biglietti per le corrispondenze Milano-Parigi e Milano-Londra e viceversa, che sono valevoli facoltativamente per gli itinerari via Sempione, Gottardo o Moncenisio ed oltre a quelli, pure già esistenti, delle corrispondenze con Vienna, valevoli per le vie di Cormons o Pontebba o Cervignano, le nuove Tariffe di cui al punto 1° comprendono i seguenti biglietti valevoli, per più itinerari:

a) biglietti per e da stazioni francesi, olandesi, inglesi (Londra), svizzere e tedesche, valevoli facoltativamente via Gottardo o via Sempione-Lötschberg (oppure via Sempione-Losanna);

b) biglietti da stazioni olandesi e da Londra (Via Lussemburgo o via Reno) per Verona P. V. valevoli facoltativamente per le vie del Sempione, del Gottardo, o del Brennero;

c) biglietti, pure da stazioni olandesi e da Londra (Via Lussemburgo o via Reno), per Venezia valevoli facoltativamente per le vie del Sempione, del Gottardo, del Brennero o dei Tauri.

Ritiro dei tagliandi. — L'accertamento della via seguita dal viaggiatore con biglietto facoltativo, e quindi l'attribuzione delle tasse alle Amministrazioni interessate a tale via, si ottiene mediante il ritiro dei rispettivi tagliandi di percorso, opportunamente combinati nel biglietto. Quelli di detti tagliandi che sono valevoli facoltativamente per una percorrenza italiana o per una percorrenza estera, ed il cui ritiro su una piuttosto che su altra linea serve più particolarmente a determinare la via seguita, sono contraddistinti in modo ben chiaro mediante strisce rosse ad X .

Si fa particolare raccomandazione al personale incaricato delle controllerie, sia in viaggio, sia nelle stazioni, onde curi il regolare distacco dei tagliandi in parola, quando il viaggio si compie sulle linee italiane, e perchè egual cura sia posta nell'invio dei tagliandi stessi al Controllo, in piego a parte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 191. (C.).

Modificazioni contabili. - Gestioni merci a Grande ed a Piccola Velocità e gestione Capo stazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 388-1912).

A. - *Gestioni merci a Grande ed a Piccola Velocità.*

RIASSUNZIONE MENSILE DEGLI ELABORATI CONTABILI.

A partire dal 1° luglio 1913, i Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi ed i Prospetti del debito e del credito delle gestioni merci a Grande Velocità ed a Piccola Velocità (compresi quelli del servizio ferroviario-marittimo), anzichè a fine di quindicina, saranno da redigersi soltanto a fine di ogni mese.

Così pure gli elenchi degli introiti diversi, gli elenchi dei depositi riscossi e restituiti per note di affrancazione e per caparre vagoni, gli elenchi degli assegni pagati, ecc., che continueranno a tenersi giorno per giorno in perfetto corrente, saranno da unirsi soltanto alla contabilità mensile.

Nulla viene variato circa la compilazione dei riassunti delle spedizioni e dei riassunti degli arrivi, il cui invio dovrà farsi, ai singoli Controlli, come ora, nelle epoche fissate per ciascuna stazione (per cinquina o per quindicina).

Nuovi riassunti delle spedizioni e degli arrivi a G. V. e P. V.

Col 1° luglio 1913 saranno da usarsi per la redazione dei riassunti i nuovi stampati di cui all'unito Allegato.

I medesimi sono di colore ceruleo per il servizio interno (di competenza dei *Controlli merci interni*); di colore canarino per il servizio cumulativo italiano (di competenza del *Controllo merci cumulativo italiano in Firenze*) e bianchi per il servizio cumulativo internazionale (di competenza del *Controllo merci cumulativo internazionale in Torino*).

Il formato dei nuovi stampati è stato notevolmente ridotto rispetto a quelli ora in uso e le scritturazioni saranno limitate all'esposizione degli estremi dei trasporti e delle sole cifre strettamente necessarie alla contabilizzazione delle partite costituenti debito o credito.

Le avvertenze poste in calce ad ogni singolo stampato forniscono ogni istruzione di dettaglio per la sua compilazione.

Scritturazione dei trasporti fra il Continente e la Sicilia.

I trasporti fra il Continente e la Sicilia, anzichè nei registri e sui riassunti del servizio cumulativo italiano, sono da scritturarsi dal 1° luglio in poi su quelli del servizio interno.

Scritturazione dei trasporti da e per Desenzano Lago, Cerignola Città e Volterra.

Anche i trasporti da e per Desenzano Lago, Cerignola Città e Volterra saranno da scritturarsi, a partire dal 1° luglio, nei registri e sui riassunti del servizio interno.

Nuovo conto corrente di gestione.

Allo scopo di tener nettamente divise le partite di debito e di credito riguardanti ciascun Controllo, le gestioni merci dovranno far uso del Conto Corrente Mod. C^{I}-436 di nuova edizione, assicu-

randosi, a fine di ogni cinquina, che le cifre esposte sul medesimo, separatamente per servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, corrispondano *esattamente* colle cifre dei corrispondenti registri delle spedizioni e degli arrivi.

Riunione delle gestioni merci a Grande ed a Piccola Velocità.

In tutte le stazioni in cui la tenuta delle due gestioni G. V. e P. V. è affidata ad un unico agente, le medesime dovranno essere riunite in *un'unica Gestione Merci.*

All'uopo sarà da tenersi, per ciascuno dei tre servizi: interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, un unico registro delle spedizioni (quindi con unica numerazione progressiva delle spedizioni accettate) ed un unico registro arrivi.

Fino a tanto che non saranno stampati nuovi registri, la Gestione Riunita farà uso degli attuali registri della P. V. (Mod. Cɪ-402 spedizioni e Cɪ-405 arrivi) e dovrà indicare di contro a ciascun trasporto nella colonna « Osservazioni », con le lettere G. V., P. V. Acc. o P. V., la natura del medesimo.

Analogamente, la Gestione Riunita terrà un unico Registro di uscita, Mod. C^{I}-407, unici bollettari, Mod. C^{I}-440, C^{I}-461 e C^{I}-462 per caparre vagoni e note di affrancazione ed un unico Conto corrente di gestione Mod. C^{I}-436.

Sarà pure da compilarsi un unico Elenco Mod. C^{I}-445 per gli introiti diversi, ed un unico Elenco Mod. C^{I}-457, per gli assegni pagati.

Riepiloghi dei riassunti e Prospetti del debito e del credito.

A fine mese le gestioni (G. V., P. V. o Riunite) dovranno compilare, per ciascuno dei tre servizi (interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale) il relativo Riepilogo dei riassunti spedizioni ed arrivi, destinato al Controllo di competenza e così pure separati Prospetti del debito e del credito, da consegnarsi al Capo stazione per la redazione del Conto corrente riassuntivo, cui devono andare allegati.

ELENCHI DELLE CARTE CHE SI TRASMETTONO.

Si rammenta alle gestioni merci che ai singoli pacchi delle contabilità che si inviano ai Controlli, devono sempre unirsi gli appositi Elenchi delle carte che si trasmettono.

Nel caso che per il periodo per il quale la stazione ha l'obbligo di rassegnare i riassunti delle spedizioni e degli arrivi, non si fosse verificato alcun trasporto per qualcuno dei servizi, sarà ugualmente trasmesso il relativo elenco carte con l'annotazione « *Negativo* ».

RILIEVI CONTESTATI.

I rilievi ritenuti erroneamente emessi dovranno essere contestati *esclusivamente* al Controllo che li ha emessi, quindi anche ad un Controllo merci interno nella cui giurisdizione la stazione non è compresa.

B. - *Gestione Capo stazione.*

NUOVO CONTO CORRENTE RIASSUNTIVO.

A partire dal mese di luglio 1913, il Capo stazione dovrà far uso anzichè del Conto corrente riassuntivo Mod. C^{I}-501, che fino a ristampa di detto registro *rimane in vigore soltanto per il quadro* II (dimostrazione giornaliera del movimento di cassa), del Conto corrente Mod. C^{I}-502 di nuova edizione, per la registrazione durante il mese dei rilievi assunti, delle eccedenze di Cassa, degli ordini di rimborso pagati, delle sovvenzioni fatte o ricevute, ecc.

A fine mese, egli dovrà compilare il Quadro riassuntivo, che è predisposto per Controllo di competenza, in base ai Prospetti del debito e del credito delle singole gestioni. Aggiungerà le rimanenti partite delle gestioni, comprese quelle della propria, nonchè il saldo del mese precedente e la rimanenza a nuovo e chiuderà quindi il Quadro stesso.

Il totale del debito dovrà bilanciare esattamente col totale costituito dal credito e dalla rimanenza a nuovo. In caso di discrepanze saranno da ricercarsi gli errori, prendendo in esame i vari elaborati contabili in confronto ai Conti correnti di gestione, sommati e bilanciati.

Copia del Conto corrente riassuntivo Mod. C^I^-502 è da rimettersi, con tutti gli allegati, da menzionarsi nell'apposita sede di esso, non più tardi del 4 di ogni mese successivo a quello contabile, con le modalità prescritte, all'Ufficio Contabilità dei Prodotti in Firenze.

È assolutamente vietato di rimettere all'Ufficio Contabilità dei Prodotti dei Conti correnti riassuntivi Mod. C^I^-502, che non bilanciassero perfettamente.

Registrazione dei rilievi.

I rilievi a debito ed a credito emessi dai singoli Controlli, perverranno alle stazioni (anzichè come ora isolatamente) registrati su Elenchi Mod. C1-1318, redatti in duplice esemplare, aventi numerazione progressiva unica per tutte le stazioni.

Il Capo stazione, anzichè registrare nelle apposite sedi del Conto corrente riassuntivo, Mod. C^I^-502, rilievo per rilievo, dovrà limitarsi a registrarvi soltanto i totali del debito e del credito e gli estremi degli elenchi.

A fine mese, a giustificazione delle cifre portate sul Conto corrente, sarà da allegarsi al medesimo uno degli esemplari degli elenchi (quello destinato all'Ufficio Contabilità dei Prodotti) mentre l'altro, di formato più grande, sarà da conservarsi con cura e dovrà servire, in sostituzione dell'attuale registro Mod. C^I^-505, da porsi fuori uso, a tenere in evidenza la sorte subita da ciascun rilievo, e ad apporvi l'indicazione, per quelli contestati, del motivo della contestazione.

Conto corrente unico per tutte le gestioni.

Nelle stazioni e fermate nelle quali il Capo stazione tiene tutte le gestioni, resta abrogato l'attuale Conto corrente riassuntivo Mod. C^I^-501 nonchè quello per le Gestioni Viaggiatori, Bagagli e

Telegrafo, Mod. C¹-301 e basterà che sia tenuto il solo Conto corrente di nuova edizione, Mod. C¹-436, il quale è stato predisposto in modo da servire alla tenuta in evidenza dei prodotti di tutte le gestioni non esclusa quella del Capo stazione.

I nuovi stampati occorrenti alle stazioni saranno loro inviati in tempo utile, quale prima fornitura, a cura dell'Ufficio Contabilità dei Prodotti in Firenze e saranno in seguito da richiedersi ai Magazzini nei modi d'uso.

I modelli fuori uso sono da versarsi con le modalità prescritte.

Le modificazioni alle contabilità delle merci e del Capo stazione saranno comprese nelle rispettive Norme Contabili, in occasione di una prossima ristampa.

Ordine di Servizio N. 192 (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Villa Masone.

Dal giorno 1° luglio 1913 verrà aperta all'esercizio — *in via di esperimento* — la casa cantoniera di Villa Masone, al km. 55 + 194 ed a destra della linea Bologna-Milano tra le stazioni di Rubiera e di Reggio Emilia, dalle quali dista rispettivamente km. 5 + 608 e km. 6 + 241.

La suddetta casa cantoniera è protetta da due segnali a disco girevole situati a sinistra dei treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 1244 quello verso Bologna e di m. 937 quello verso Parma; la loro posizione normale è quella di via libera.

La casa cantoniera di Villa Masone sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni relative, pubblicate con l'Ordine di servizio Numero 160-1909. Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di

andata-ritorno per le corrispondenze ed ai prezzi indicati nel prospetto « Allegato A ».

In partenza dalla predetta casa cantoniera saranno anche ammessi i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa, come si accetteranno pure le spedizioni di bagagli da trasportarsi ugualmente a tariffa ridotta. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nelle stazioni.

La casa cantoniera di Villa Masone invierà i propri introiti alla stazione di Rubiera la quale rimane incaricata delle scritturazioni contabili e dei relativi versamenti, in conformità delle norme stesse.

Per le aggiunte da praticarsi nei volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », vedansi gli allegati B e C al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Ordine di Servizio N. 193. (C.).

Concessione speciale C.

Con la « Legge 16 febbraio 1913 N. 89 sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili distrettuali e sussidiari », sono estese a tutti gli impiegati degli archivi notarili le agevolazioni concesse agli impiegati dello Stato per i trasporti per terra e per mare. La legge andrà in vigore dal 1° luglio 1913 e pertanto a partire da tale data il Ministero di Grazia e Giustizia e dei Culti resta autorizzato a rilasciare ai predetti impiegati degli archivi notarili. alle condizioni stabilite dalla legge N. 562-1901, i libretti a scontrini e gli altri documenti di viaggio necessari per fruire della Concessione speciale C.

Tanto si partecipa alle stazioni ed al personale interessato, perchè riconosca validi ed accetti i documenti sopracitati quando rispondono alle norme della concessione speciale suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 40. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie Varese-Porto Ceresio, Roma-Ronciglione-Viterbo e Roma-Albano-Nettuno.

A schiarimento delle disposizioni contenute negli Ordini di Servizio N. 2-1912 (punto 2°) e N. 159-1912, si avverte che le tasse minime di L. 0.60 e L. 0.50, ivi indicate per i trasporti a grande velocità, sono da intendersi applicabili, rispettivamente, per il percorso sulle Ferrovie Varese-Porto Ceresio e Roma-Ronciglione-Viterbo e sulla ferrovia Roma-Albano-Nettuno, soltanto quali minime della tariffa generale, di cui all'art. 55 delle tariffe e condizioni per i trasporti.

I prezzi minimi, invece, delle tariffe speciali N. 2, 3, 4, 5, 6, 7 ed 8 sono, anche per il percorso delle dette Ferrovie, quelli stessi stabiliti per la Rete dello Stato, cioè L. 1,25, per le tariffe speciali N. 2, 4 ed 8, e L. 0.90, per le tariffe speciali N. 3, 5, 6 e 7.

Detti prezzi minimi sono da applicarsi ogni qualvolta dalla tassazione con la competente tariffa speciale in base al peso minimo di 30 Kg. si ottenga un importo ad essi inferiore, salva però, se più conveniente per gli speditori, l'applicazione della tariffa generale sul peso reale della merce arrotondato di 10 in 10 Kg. Se poi la tassa e tariffa generale in base al peso ed alla distanza riesce inferiore alle tasse minime di cui il primo comma della presente circolare, allora devono essere applicate queste ultime.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 41. (M.).

Compilazione dei moduli M-337 e M-530 per parte delle stazioni.

All'intento di avere mensilmente in evidenza l'utilizzazione del personale stabile, in prova ed avventizio in funzioni continuative e temporanee, è stato istituito il Mod. *M*-337, che viene posto in uso a partire dal corrente mese contabile di luglio.

Tale modulo deve essere redatto in semplice esemplare da tutte le stazioni al giorno 15 di ogni mese e trasmesso, entro il successivo giorno 17, all'Ispettore di Riparto, il quale dopo averne accertata l'esattezza, ne farà sollecito invio, con le osservazioni e proposte del caso, alla Divisione del Movimento.

I Capi Stazione sono personalmente tenuti a curare l'esatta compilazione del modulo, attenendosi alle avvertenze esposte nello stesso.

Le richieste per la fornitura del nuovo Mod. *M*-337 devono essere rivolte, nei modi d'uso, ai Magazzini stampati, che ne sono già provvisti.

Dal mese contabile in corso rimane abolito il Mod. *X* 1-*a*, *X* 3 e *Y*, tuttora in uso nelle stazioni della ex Rete Mediterranea.

A partire dal mese contabile in corso, tutte le stazioni e le fermate dovranno inoltre mensilmente tenere al corrente il Mod. *M*-530 (statistica del lavoro, distribuzione del personale, notizie diverse), in modo da poter in qualsiasi momento corrispondere alla richiesta che ne venisse loro fatta dagli Uffici superiori.

Circolare N. 42. (C.).

Apertura dell'Agenzia di Città a Teramo.

Il giorno 1° luglio 1913 verrà aperta in Teramo l'Agenzia di Città e sarà istituito in quel comune il servizio di presa e consegna a domicilio da e per la stazione omonima, ai prezzi risultanti dal prospetto allegato.

Nel prospetto stesso sono indicate le aggiunte da apportarsi al fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 » ed al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 43. (C.).

Modificazione dei corrispettivi pei trasporti a domicilio in Arona, Cornigliano, Cremona, Genova, Palermo Centrale, Palermo Porto e Sampierdarena.

Col giorno 1° luglio 1913 gli attuali corrispettivi e condizioni pei trasporti a domicilio nelle suddette località vengono sostituiti da quelli indicati nell'allegato prospetto, nel quale sono state anche comprese altre aggiunte da praticarsi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 44. (R.).

Imposta di ricchezza mobile sulle competenze accessorie a forfait.

Allo scopo di apportare una sensibile semplificazione nella compilazione dei ruoli paga, si è proposto al Ministero delle Finanze di conteggiare a fine d'esercizio a *forfait* l'imposta di ricchezza mobile sulle competenze accessorie a carico dell'Amministrazione, in base all'aliquota media desunta dall'imposta liquidata

nell'ultimo triennio, in rapporto alle competenze accessorie corrisposte la personale in tale periodo.

Avendo il prefato Ministero accolta la proposta, i Servizi, le Divisioni e gli Uffici autorizzati all'emissione dei ruoli paga sono esonerati, a partire dal mese di luglio 1913, dal conteggio dell'imposta di R. M. sulle competenze accessorie, rimanendo inteso che a ciò provvederà direttamente il Servizio Ragioneria.

Aggiungesi che per la imposta di R. M. da ritenersi in categoria *C.* coi bonifici ammessi dall'art. 55 della legge N. 4021 del 24 agosto 1877, a quegli agenti provenienti dalle cessate Amministrazioni che — per avere uno stipendio mensile inferiore alle L. 93,34 al netto delle ritenute per fondo pensioni ed eventuali multe — avessero ancora titolo a tale trattamento, l'importo relativo dovrà esporsi nella stessa colonna delle ritenute in categoria *D.*

La differenza fra le due tassazioni *C.* e *D.* sarà conteggiata a favore dell'erario a cura del Servizio scrivente.

Restano quindi abolite le colonne dei ruoli riguardanti l'imposta di cui trattasi.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 4v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3v-1913).

Per i viaggi alle stazioni termali e balneari di cui l'Ordine di Servizio N. 3v-1913 dovranno essere applicati, a decorrere dal 1° luglio 1913, i prezzi individuali risultanti dal prospetto seguente, i quali comprendono la tassa di bollo proporzionale e la sopratassa del 6 per mille previste rispettivamente dalle Leggi 14 luglio 1912 N. 835 e 20 dicembre 1912 N. 1265.

I detti prezzi sono già stabiliti per il percorso di andata e ritorno e sostituiscono quelli risultanti dal prospetto *A* Allegato all'Ordine di Servizio N. 3 *V*-1911.

Prezzi dei biglietti A. e R. individuali.

Chilometri	PREZZI		
	I classe	II classe	III classe
150	28.30	19.80	12.85
151	28.50	19.95	12.95
152	28.65	20.05	13 —
153	28.85	20.20	13.10
154	29.05	20.35	13.20
155	29.25	20.45	13.25
156	29.45	20.60	13.35
157	29.65	20.70	13.45
158	29.85	20.85	13.50
159	30.05	21.05	13.60
160	30.20	21.15	13.70
161	30.40	21.30	13.80
162	30.60	21.45	13.85
163	30.80	21.55	13.95
164	30.95	21.70	14.05
165	31.15	21.80	14.10
166	31.35	21.95	14.20
167	31.55	22.10	14.30
168	31.70	22.20	14.35
169	31.90	22.35	14.45
170	32.10	22.50	14.55
171	32.30	22.60	14.60
172	32.45	22.75	14.70
173	32.65	22.85	14.80
174	32.85	23 —	14.90
175	33.05	23.15	14.95
176	33.20	23.25	15.05
177	33.40	23.40	15.15
178	33.60	23.55	15.20
179	33.75	23.65	15.30
180	33.95	23.80	15.40
181	34.15	23.90	15.45
182	34.35	24.05	15.55
183	34.50	24.20	15.65
184	34.70	24.30	15.75
185	34.90	24.45	15.80
186	35.10	24.60	15.90
187	35.25	24.70	16 —
188	35.45	24.85	16.05
189	35.65	24.95	16.15
190	35.85	25.10	16.25

Chilometri	PREZZI I classe	PREZZI II classe	PREZZI III classe
191	36 —	25.25	16.30
192	36.20	25.35	16.40
193	36.40	25.50	16.50
194	36.60	25.65	16.55
195	36.75	25.75	16.65
196	36.95	25.90	16.75
197	37.15	26 —	16.85
198	37.35	26.15	16.90
199	37.50	26.30	17 —
200	37.75	26.40	17.10
201	37.95	26.55	17.15
202	38.15	26.70	17.25
203	38.30	26.80	17.35
204	38.50	26.95	17.40
205	38.70	27.05	17.50
206	38.90	27.20	17.60
207	39.05	27.35	17.70
208	39.25	27.45	17.75
209	39.45	27.60	17.85
210	39.65	27.75	17.95
211	39.80	27.85	18 —
212	40 —	28 —	18.10
213	40.20	28.10	18.20
214	40.40	28.25	18.25
215	40.55	28.40	18.35
216	40.75	28.50	18.45
217	40.95	28.65	18.50
218	41.15	28.80	18.60
219	41.30	28.90	18.70
220	41.50	29.05	18.80
221	41.70	29.15	18.85
222	41.90	29.30	18.95
223	42.05	29.50	19.05
224	42.25	29.60	19.10
225	42.45	29.75	19.20
226	42.65	29.90	19.30
227	42.80	30 —	19.35
228	43 —	30.15	19.45
229	43.20	30.25	19.55
230	43.40	30.40	19.65
231	43.55	30.55	19.70
232	43.75	30.65	19.80
233	43.95	30.80	19.90
234	44.15	30.95	19.95
235	44.30	31.05	20.05
236	44.50	31.20	20.15
237	44.70	31.30	20.20
238	44.90	31.45	20.30
239	45.05	31.60	20.40
240	45.25	31.70	20.45
241	45.45	31.85	20.55
242	45.65	32 —	20.65
243	45.80	32.10	20.75
244	46 —	32.25	20.80
245	46.25	32.35	20.90
246	46.45	32.50	21.05
247	46.60	32.65	21.10
248	46.80	32.75	21.20
249	47 —	32.90	21.30
250	47.20	33 —	21.35
251	47.35	33.15	21.45
252	47.55	33.30	21.55
253	47.75	33.40	21.65
254	47.95	33.55	21.70
255	48.10	33.70	21.80
256	48.30	33.80	21.90
257	48.50	33.95	21.95
258	48.70	34.05	22.05
259	48.85	34.20	22.15
260	49.05	34.35	22.20
261	49.25	34.45	22.30
262	49.45	34.60	22.40
263	49.60	34.75	22.45
264	49.80	34.85	22.55
265	50 —	35 —	22.65
266	50.20	35.10	22.75
267	50.35	53.25	22.80
268	50.55	35.40	22.90
269	50.75	35.50	23 —
270	50.95	35.65	23.05
271	51.10	35.80	23.15
272	51.30	35.90	23.25
273	51.50	36.05	23.30
274	51.70	36.15	23.40
275	51.85	36.30	23.50
276	52.05	36.45	23.60
277	52.25	36.55	23.65
278	52.45	36.70	23.75
279	52.60	36.85	23.85
280	52.80	36.95	23.90
281	53 —	37.10	24 —
282	53.20	37.20	24.10
283	53.35	37.35	24.15
284	53.55	37.50	24.25
285	53.75	37.60	24.35

Chilometri	PREZZI I classe	PREZZI II classe	PREZZI III classe
286	53.95	37.80	24.40
287	54.10	37.95	24.50
288	54.30	38.05	24.60
289	54.55	38.20	24.70
290	54.75	38.30	24.75
291	54.90	38.45	24.85
292	55.10	38.60	24.95
293	55.30	38.70	25 —
294	55.50	38.85	25.10
295	55.65	39 —	25.20
296	55.85	39.10	25.25
297	56.05	39.25	25.35
298	56.25	39.35	25.45
299	56.40	39.50	25.55
300	56.60	39.65	25.60
301	56.80	39.75	25.70
302	57 —	39.90	25.80
303	57.15	40.05	25.85
304	57.35	40.15	25.95
305	57.55	40.30	26.05
306	57.75	40.40	26.10
307	57.90	40.55	26.20
308	58.10	40.70	26.30
309	58.30	40.80	26.40
310	58.50	40.95	26.45
311	58.65	41.10	26.55
312	58.85	41.20	26.65
313	59.05	41.35	26.70
314	59.25	41.45	26.80
315	59.40	41.60	26.90
316	59.60	41.75	26.95
317	59.80	41.85	27.05
318	60 —	42 —	27.15
319	60.15	42.15	27.20
320	60.35	42.25	27.30
321	60.55	42.40	27.40
322	60.75	42.50	27.50
323	60.90	42.65	27.55
324	61.10	42.80	27.65
325	61.30	42.90	27.75
326	61.50	43.05	27.80
327	61.65	43.20	27.90
328	61.85	43.30	28 —
329	62.05	43.45	28.05
330	62.25	43.55	28.15
331	62.40	43.70	28.25
332	62.60	43.85	28.35
333	62.80	43.95	28.40
334	63.05	44.10	28.50
335	63.20	44.25	28.60
336	63.40	44.35	28.65
337	63.60	44.50	28.75
338	63.80	44.60	28.85
339	63.95	44.75	28.90
340	64.15	44.90	29 —
341	64.35	45 —	29.10
342	64.55	45.15	29.15
343	64.70	45.30	29.25
344	64.90	45.40	29.40
345	65.10	45.55	29.50
346	65.30	45.65	29.55
347	65.45	45.80	29.65
348	65.65	45.95	29.75
349	65.85	46.05	29.80
350	66.05	46.25	29.90
351	66.20	46.40	30 —
352	66.40	46.50	30.05
353	66.60	46.65	30.15
354	66.80	46.75	30.25
355	66.95	46.90	30.35
356	67.15	47.05	30.40
357	67.35	47.15	30.50
358	67.50	47.30	30.60
359	67.70	47.45	30.65
360	67.90	47.55	30.75
361	68.10	47.70	30.85
362	68.25	47.80	30.90
363	68.45	47.95	31 —
364	68.65	48.10	31.10
365	68.85	48.20	31.15
366	69 —	48.35	31.25
367	69.20	48.50	31.35
368	69.40	48.60	31.45
369	69.60	48.75	31.50
370	69.75	48.85	31.60
371	69.95	49 —	31.70
372	70.15	49.15	31.75
373	70.35	49.25	31.85
374	70.50	49.40	31.95
375	70.70	49.50	32 —
376	70.90	49.65	32.10
377	71.10	49.80	32.20
378	71.30	49.90	32.30
379	71.50	50.05	32.35
380	71.70	50.20	32.45

Chilometri	PREZZI I classe	PREZZI II classe	PREZZI III classe	Chilometri	PREZZI I classe	PREZZI II classe	PREZZI III classe
381	71.90	50.30	32.55	426-430	80.75	56.55	36.50
382	72.05	50.45	32.60	431-435	81.70	57.20	36.95
383	72.25	50.55	32.70	436-440	82.60	57.85	37.35
384	72.45	50.70	32.80	441-445	83.55	58.50	37.85
385	72.65	50.85	32.85	446-450	84.50	59.15	38.25
386	72.80	50.95	32.95				
387	73 —	51.10	33.05	451-455	85.45	59.80	38.70
388	73.20	51.25	33.10	456-460	86.35	60.45	39.10
389	73.40	51 35	33.20	461-465	87.30	61.10	39.55
390	73.55	51.50	33.30	466-470	88.30	61.80	39.95
				471-475	89.25	62.45	40.40
391	73.75	51.60	33.40	476-480	90.15	63.15	40.80
392	73.95	51.75	33.45	481-485	91.10	63.80	41.25
393	74.15	51.90	33.55	486-490	92.05	64.45	41.65
394	74.30	52 —	33.65	491-495	93 —	65.10	42.10
395	74.50	52.15	33.70	496-500	93.90	65.75	42.50
396	74.70	52.30	33.80				
397	74.90	52.40	33.90	501-505	94.85	66.40	42.90
398	75.05	52.55	33.95	506-510	95.80	67.05	43.35
399	75.25	52.65	34.05	511-515	96.80	67.75	43.75
400	75.45	52.80	34.15	516-520	97.70	68.40	44.20
				521-525	98.65	69.05	44.60
401-405	76 —	53.20	34.40	526-530	99.60	69.70	45.05
406-410	76.95	53.85	34.80	531-535	100.55	70.35	45.45
411-415	77.90	54.55	35.25	536-540	101.45	71 —	45.90
416-420	78.80	55.20	35.65	541-545	102.40	71.70	46.35
421-425	79.80	55.85	36.10	546-550	103.35	72.35	46.80

N.B. - Per distanze superiori a 550 Km. non sono concessi speciali ribassi, e pertanto i viaggiatori dovranno provvedersi di biglietti a tariffa differenziale *A)* o di altri biglietti ordinari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 9v (C.).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al 30 giugno 1913.

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, nel prossimo mese di luglio

dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, che giungeranno dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al luglio stesso.

S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, la data di spedizione sarà quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Nella compilazione dei riassunti arrivi suppletori pei trasporti tanto a grande quanto a piccola velocità in *servizio interno*, dovranno osservarsi le disposizioni contenute nella 1ª appendice alle Norme stesse di cui l'Ordine di Servizio N. 388-1912, relativamente alla compilazione di separati riassunti per le due indicate categorie di peso, e cioè, per le spedizioni a grande velocità inferiori ai 500 Kg. e da 500 Kg. e più, e per le spedizioni a piccola velocità di peso inferiore ai 1000 Kg. e da 1000 Kg. e più.

Le Agenzie doganali di confine in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie » dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione e di transito anteriore al 1° luglio 1913, separati elenchi suppletori (mod. C-I-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *ed al personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

SENTENZA

Espropri ferroviari. - Applicazione dell'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli. - Aree fabbricabili. - Terreni con reddito nullo. - Espropri parziali.

L'articolo 13 della legge sul risanamento di Napoli si applica agli espropri ferroviari di terreni segnati in catasto come sterili. Anche agli espropri parziali si applicano i criteri di valutazione della citata legge di Napoli.

R. CORTE DI APPELLO DI MACERATA, 25 febbraio 1913, Focaracci c. Ferrovie dello Stato.

IN DIRITTO.

Osserva che il Tribunale Fermano intanto escluse nel caso dei Sigg. Focaracci l'applicabilità dell'art. 13 della legge per il risanamento di Napoli richiamato dall'art. 77 della legge 7 luglio 1907 per le norme a seguirsi negli espropri ferroviari, in quanto ha ritenuto, come già si è accennato nella esposizione di fatto, che mancasse uno dei due coefficienti i quali avrebbero dovuto concorrere alla formazione della media e che sono il valore *venale* da un lato ed il *concorso dei fitti* per un decennio dall'altro. E poichè pacifico, diceva il Tribunale, che il terreno dei Sigg. Focaracci non era mai stato affittato e veniva poi a mancare il sostitutivo del concorso dei fitti e cioè lo imponibile inquantochè la zona da espropriarsi non aveva *imponibile* ai sensi della legge sulla perequazione fondiaria e neanche l'*estimo secondo il vecchio catasto essendo di qualità sterile*.

Osserva che con codesta ultima affermazione, la quale costituisce il massimo argomento della sentenza appellata, i Giudici di Fermo sono venuti a disconoscere il concetto che domina la legge del 7 luglio 1907 sullo esercizio delle Ferrovie dello Stato e che rifulge dalle parole colle quali ne sosteneva l'approvazione alla Camera il Ministro proponente.

Diceva Sua Ecc.za il Ministro Gianturco nel primo ramo del Parlamento: « Vi propongo di applicare in *tutti i casi come regola* « la legge introdotta per il risanamento di Napoli. *Speriamo* con « questo di porre un valido argine contro la sfrenata speculazione « delle aree che minacciano seriamente la esecuzione del progetto « dei lavori ferroviari come furono deliberati dal Parlamento ».

E nella relazione della legge al Senato si diceva: «I gravi « ostacoli incontrati dall'Amministrazione nella pronta esecuzione « degli impianti fissi, dei migioramenti delle linee e delle *stazioni*: « l'aggiotaggio che avidi speculatori hanno iniziato sul lavoro « delle *aree prossime alle ferrovie* specialmente nelle grandi città, « l'urgenza di provvedere alle deficienze che ora s'incontrano nel « patrimonio immobiliare delle Ferrovie dello Stato, hanno consi« gliato provvedimenti speciali in materia di espropriazioni e di « approvazione dei progetti esecutivi ».

Ora è evidente che la *speranza* del Ministro di porre un valido argine contro la sfrenata speculazione delle aree sarebbe rimasta vana e i gravi ostacoli nella pronta esecuzione dei lavori, specialmente di quelli per i miglioramenti delle stazioni, avrebbe continuato ad incontrare l'Amministrazione, se la legge del 1907 dovesse interpretarsi coi criteri restrittivi coi quali l'ha interpretata il Tribunale.

È stata dunque una interpretazione viziosa mentre è precetto che quando la parola della legge possa presentarsi ambigua e nel caso tale non è, è piuttosto da accogliersi quel significato che non ha vizio, specialmente quando da ciò può raccogliersi la volontà della legge. - *In ambigua voce legis ea potius acci pietur est significatio quae vitio caret praesertim cum etiam voluntas legis ex hoc colligi potest.*

Poichè la volontà della legge nella sua applicazione possa avere nel caso concreto tutto il suo impero nel senso delle relazioni di sopra accennate è assolutamente necessario, che non si ammettano

distinzioni che la legge non ha fatto. Se essa all'art. 77 ha disposto che, alle espropriazioni occorrenti, così per i lavori sulla linea esistenti come per nuove costruzioni ferroviarie, siano applicate le norme degli art. 12 e 13 della legge 5 gennaio 1885 N. 2892 per il risanamento della Città di Napoli, ne consegue che codesta applicazione debba aver luogo in qualunque delle Regioni del Regno, i lavori ferroviari devono eseguirsi e *per qualunque terreno che sia da espropriarsi in tutto od in parte*. Questa conseguenza tanto più s'impone in quanto nel capoverso del suindicato articolo è detto che nei luoghi dove vigessero disposizioni *legislative speciali più favorevoli* alle amministrazioni esproprianti tali disposizioni si sarebbero dovute applicare anche alle espropriazioni da eseguirsi nello interesse dell'Amministrazione Ferroviaria dello Stato.

Non è dunque nè lecito, nè possibile fare distinzioni fra luogo e luogo a seconda che il catasto vi sia a base d'inimponibile od a base di estimo, dovendosi che se nell'art. 13 della legge per Napoli si usava la parola *imponibile* si è perchè in quella città, a favore della quale la legge era stata promulgata vigeva il catasto a base d'imponibile.

Nemmeno è lecito far distinzioni in ordine alle qualità del terreno se cioè possa o non considerarsi area fabbricabile. Che se una distinzione potesse o dovesse farsi, dovrebbero a preferenza considerarsi soggetta ai criteri di valutazioni voluti dalle leggi per Napoli piuttosto quelli aventi carattere edificatorio che non gli altri. Perchè precisamente di aree si parla nella relazione del Ministro Gianturco, appunto per la ragione che non poteva sfuggire ad alcuno, e meno che a tutti al legislatore che in prossimità delle stazioni la maggior parte dei terreni sarebbero stati fabbricabili con maggiori pretese da parte dei rispettivi proprietari in base al valore venale. Nè vale il dire che codesti terreni non siano o non appariscano *redditizi*, perchè l'art. 13 ammette come fattore anche il capitale elevato sull'imponibile ed il porlo in questione è risultato in catasto come lo ha ammesso il Tribunale nella sentenza appellata.

Non vi sarebbe adunque ragione alcuna di sottrarre il terreno degli appellati Signori Focaracci a quella legge speciale, la quale non fa distinzione di qualità o di natura di fondi.

Osserva che mal si sostiene infine dagli stessi Sig. Focaracci che le statuizioni di cui all'art. 13 della legge per Napoli non siano applicabili alle espropriazioni parziali.

Non è possibile in atti che il previdente e saggio legislatore dichiarando estesi alle costruzioni ferroviarie i criteri indicati nel detto articolo, non abbia implicitamente voluto che questi criteri valgono per le espropriazioni parziali, tantopiù che, nella pratica, le espropriazioni parziali vengono a costituire la regola e le espropriazioni totali la *eccezione* essendo notorio che allo scopo del collocamento di uno o più binari non avvenga mai lo esproprio totale, ma soltanto di quella porzione che sia ritenuta necessaria.

Nè è esatta l'affermazione che in tal caso di espropriazione parziale si abbia la impossibilità materiale della valutazione per la impossibilità di fare la *media* fra il valore *venale* della parte residua dell'immobile espropriato ed i *valore dei fitti* legalmente accertato.

Perchè seguendo i criteri dell'art. 40 della legge 25 giugno 1865 per cui nei casi di occupazione parziale la indennità abbia a consistere nella differenza tra il giusto prezzo che avrebbe avuto lo immobile avanti la occupazione, ed il giusto prezzo che potrà avere la residua parte di esso dopo l'occupazione non può essere difficile, e tanto meno impossibile, di eseguire un calcolo proporzionale in raffronto alla quantità ed estensione dell'immobile da espropriarsi ed alle sue condizioni dopo l'esproprio in base ai dati che possono essere forniti dal catasto. Non è dunque vero, lo si ripete, che sia per mancare in questo caso di espropriazione *parziale*, e di fondo residuo deprezzato, la determinazione del *valore legale*.

Osserva da ultimo che il Direttore delle Ferrovie dello Stato non si è doluto della sentenza appellata in quanto la medesima abbia accolto la opposizione proposta in via riconvenzionale dai Sigg. Focaracci alla perizia Caferri ed abbia quindi stabilito che l'altra perizia da farsi si abbia a riferire non al tempo in cui il Caferri stesso procedeva alle operazioni peritali cioè al dicembre del 1910, bensì al tempo dell'espropriazione aprile 1911.

Osserva quanto alle spese che quelle di secondo grado devono tutte essere poste a carico dei Sigg. Focaracci perchè costoro ingiustamente sostennero che la opposizione alla perizia Caferri per parte delle Ferrovie dovesse essere respinta mentre le Ferrovie stesse se non hanno combattuto la opposizione riconvezionale avversaria essendosi in primo grado limitate alla solita comune richiesta del rigetto di ogni contraria istanza ed eccezione ed in appello avendo richiesto la riforma dalla sentenza al solo effetto di vedere accolta la loro opposizione.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 171 (Boll. N. 25-1913). — A pag. 369 cancellare le parole: « *ufficio* 11° (*Contabilità Prodotti*) *di Firenze la fornitura di tanti esemplari dell'Appendice* » e sostituirle con le seguenti: « *iscorta, ed appena ricevutili inseriranno in ogni estratto un esemplare dell'Appendice* ».

Dalla 1ª riga della pag. 373 dell'Ordine di Servizio 171-1913 togliere le parole « con la ferrovia Roma-Albano-Nettuno ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.